

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LE PASSAGE DU NORD-OUEST :  
UN DÉTROIT STRATÉGIQUE DANS L'ARCTIQUE ET  
UNE REMISE EN QUESTION DE LA SOUVERAINETÉ CANADIENNE

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN GÉOGRAPHIE

PAR  
BENOIT GAGNON

FÉVRIER 2009

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.01-2006). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## REMERCIEMENTS

Malgré mon enthousiasme à traiter d'un sujet concernant l'Arctique, je suis conscient que cette recherche n'aurait pu être menée de manière convenable sans l'aide de certaines personnes du milieu universitaire. Évidemment, je ne peux pas toutes les remercier individuellement. Par contre, je suis certain qu'elles se reconnaîtront à la lecture de ce passage. Je remercie tous ces professeurs et étudiants qui m'ont offert gracieusement leurs connaissances et leur temps afin que mon mémoire soit contenu dans des paramètres méthodologiques répondant aux standards du Département de géographie ainsi que de l'Université.

Je remercie plus spécialement mon directeur de mémoire, Sylvain Lefebvre, professeur au Département de géographie à l'UQAM, qui s'est montré enthousiaste face à mon sujet de recherche. Il m'a guidé tout au long du processus, tant en ce qui concerne la technicité spécifique qu'exige la rédaction d'un mémoire universitaire, que dans les informations nécessaires pour cerner adéquatement mes différents objectifs. Sa disponibilité, sa patience et sa rigueur m'ont aidé à produire ce document. Ses informations et ses recommandations m'ont assurément mieux nanti pour effectuer un travail de recherche avec tout ce que cela implique.

D'un point de vue plus personnel, je remercie également tous les gens de mon entourage qui m'ont encouragé à travers les différentes étapes de ma recherche et de ma rédaction. Au meilleur de leur connaissance, ils m'ont aidé à peaufiner mon mémoire. Les informations qu'ils m'ont fournies auraient été difficiles à obtenir autrement.

## AVANT-PROPOS

Actuellement, plusieurs chercheurs orientent leur recherche sur l'Arctique. Les changements liés au réchauffement des températures dans les régions polaires suscitent un tas de questions au niveau social, politique et économique. De mon côté, je suis interpellé par l'enjeu actuel de la souveraineté du Canada dans le Nord, et plus précisément du passage du Nord-Ouest. Je veux comprendre si le Canada peut s'y déclarer légitimement et pleinement souverain. Évidemment, certains États et certaines multinationales vont mettre beaucoup d'énergie pour contrebalancer les arguments canadiens à cet égard. Le passage fera épargner un temps considérable pour plusieurs trajets intercontinentaux. Si le Canada perdait le contrôle sur son passage, une portion de son territoire serait « décanadianisé », et une partie de l'archipel Arctique serait isolée du reste du Canada. L'intégralité territoriale du Canada est donc en jeu.

En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, il serait surprenant que l'enjeu de la souveraineté dans l'Arctique canadien entraîne un conflit armé. La solution diplomatique semble être de loin la plus probable. Je crois qu'une entente sur le statut juridique du passage du Nord-Ouest ne réglerait pas complètement l'enjeu dans le Nord. Une internationalisation du passage pourrait être le premier pas vers une revendication future des îles de l'archipel Arctique par d'autres États. Il faut toujours avoir à l'esprit que la région regorge de ressources naturelles. Or d'éventuelles négociations concernant l'Arctique canadien dépasseraient probablement les limites maritimes. Il est donc envisageable de penser que, plus le Canada démontrera sa souveraineté sur ses eaux, plus il sera en mesure de resserrer sa mainmise sur son territoire terrestre. Cependant, nous n'en sommes pas là. La convoitise actuelle, alimentée par la fonte des glaces dans l'Arctique, concerne ses eaux. C'est d'ailleurs sur cette question que j'ai décidé d'orienter mes efforts.

## TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS .....	iii
LISTE DES FIGURES.....	vii
LISTE DES TABLEAUX.....	ix
LISTE DES ABRÉVIATIONS.....	x
RÉSUMÉ .....	xi
INTRODUCTION .....	1
CHAPITRE I	
LA MISE EN CONTEXTE .....	12
1.1 La pertinence géographique .....	12
1.2 L'hypothèse de recherche .....	20
CHAPITRE II	
LE CADRE THÉORIQUE .....	22
2.1 Les concepts clés.....	22
2.2 Une revue de la littérature .....	26
CHAPITRE III	
LA MÉTHODOLOGIE .....	32
3.1 Le type de recherche .....	32
3.2 Le cadre spatio-temporel.....	33
3.3 La collecte des données, le traitement des données et la présentation des résultats .....	34
CHAPITRE IV	
LA SOUVERAINETÉ CANADIENNE SUR LE TERRITOIRE TERRESTRE DE L'ARCHIPEL ARCTIQUE .....	36
4.1 Introduction.....	36
4.2 L'investissement canadien dans l'archipel Arctique à travers les différentes périodes de son histoire.....	37
4.2.1 De la cession territoriale par le Royaume-Uni jusqu'à la fin des années 1930.....	37
4.2.2 La Deuxième Guerre mondiale et la Guerre froide.....	53

4.3 Les jugements internationaux en matière de souveraineté.....	65
4.3.1 Le contexte des jugements de référence (l'affaire de l'île de Palmas et l'affaire du Groenland oriental) .....	65
4.3.2 Les éléments déterminants en matière de souveraineté .....	67
4.4 Conclusion.....	74
CHAPITRE V	
LA SOUVERAINETÉ CANADIENNE SUR LES EAUX DE L'ARCHIPEL ARCTIQUE ET SUR LE PASSAGE DU NORD-OUEST .....	75
5.1 Introduction .....	75
5.2 Le droit coutumier et le droit conventionnel face aux lignes de base droites et aux passages internationaux .....	76
5.2.1 Un aperçu général .....	76
5.2.2 Les lignes de base droites : une référence appropriée.....	77
5.2.3 Les passages internationaux.....	80
5.2.4 Les lignes de base droites par rapport aux passages internationaux .....	82
5.3 Les jugements internationaux relatifs au droit de la mer .....	83
5.3.1 L'affaire des Pêcheries : les lignes de base droites .....	83
5.3.2 L'affaire du détroit de Corfou : les passages internationaux .....	89
5.4 Les lignes de base droites autour de l'archipel Arctique .....	92
5.4.1 L'investissement canadien en matière de souveraineté concernant les eaux de l'archipel Arctique, à travers les différentes périodes de son histoire.....	92
5.4.2 Le renforcement de la souveraineté selon le critère historique.....	104
5.4.3 Les conditions géographiques .....	106
5.5 Le passage du Nord-Ouest : un détroit international?.....	110
5.5.1 Un aperçu global .....	110
5.5.2 Les traversées du navire <i>Manhattan</i> dans le passage du Nord-Ouest.....	111
5.5.3 Le passage du navire <i>Polar Sea</i> à travers les eaux de l'archipel Arctique canadien : un point tournant dans les relations canado-américaines .....	117
5.5.4 L'Accord de coopération de 1988.....	119
5.6 Conclusion.....	121

CHAPITRE VI	
L'ANALYSE DES RÉSULTATS .....	123
6.1 La vérification de l'hypothèse concernant la mainmise du Canada sur le territoire terrestre de l'archipel Arctique.....	123
6.2 La vérification de l'hypothèse relative à la mainmise du Canada sur les eaux de l'archipel Arctique .....	132
6.3 La vérification de l'hypothèse principale et l'orientation potentielle de l'objet d'étude.....	150
CHAPITRE VII	
L'ACTUALITÉ ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR .....	151
CONCLUSION .....	159
APPENDICE A	
CONVENTION SUR LA MER TERRITORIALE ET LA ZONE CONTIGUË (UNCTS).....	165
APPENDICE B	
<i>LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES ZONES DES EAUX ARCTIQUES CONTIGUËS AU CONTINENT ET AUX ÎLES DE L'ARCTIQUE CANADIEN</i> .....	171
APPENDICE C	
CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER (UNCLOS) .....	195
APPENDICE D	
DISCOURS SUR LA SOUVERAINETÉ CANADIENNE PRONONCÉ PAR JOE CLARK, SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX AFFAIRES EXTÉRIEURES, À LA CHAMBRE DES COMMUNES .....	217
APPENDICE E	
ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE SUR LA COOPÉRATION DANS L'ARCTIQUE.....	225
APPENDICE F	
DÉCLARATION DU CANADA LORS DE LA RATIFICATION DE LA CONVENTION SUR LE DROIT DE LA MER (UNCLOS).....	228
BIBLIOGRAPHIE .....	230

## LISTE DES FIGURES

Figure	Page
I.1 Les grands passages maritimes entre l'Europe et l'Asie .....	6
I.2 Le passage du Nord-Ouest.....	7
I.3 Le passage du Nord-Est (ou le passage du Nord).....	9
I.4 Les lignes de base droites autour de l'archipel Arctique .....	10
I.5 Les populations des communautés de l'archipel Arctique .....	11
1.1 Les frontières du Canada dans l'Arctique : carte officielle des autorités canadiennes .....	16
1.2 La carte du monde selon la projection de Mercator.....	17
1.3 Les frontières internationales du Canada et de la Russie dans l'Arctique (secteurs) : projection polaire .....	18
1.4 Les revendications territoriales dans l'Antarctique.....	19
2.1 Le cap Horn.....	31
4.1 Les cessions territoriales du Royaume-Uni au Canada dans l'archipel Arctique en 1870 et 1880 .....	39
4.2 Les expéditions dans l'Arctique à la fin du XIX <sup>e</sup> siècle et au début du XX <sup>e</sup> siècle .....	47
4.3 Le capitaine Bernier et son groupe d'expédition à Winter Harbour (Parry's Rock) en 1909 : pose d'une plaque commémorative marquant la souveraineté du Canada.....	48
4.4 La théorie des secteurs vue par le capitaine Bernier .....	49
4.5 Les lignes de défense aérienne (DEW et NWS) et l'espace du contrôle aérien civil du Canada dans le nord de l'Arctique.....	64
4.6 Le territoire disputé par le Danemark et la Norvège lors de l'affaire du Groenland oriental.....	72
4.7 Le territoire disputé par les États-Unis et les Pays-Bas lors de l'affaire de l'île de Palmas .....	73
5.1 Les lignes de base droites en Norvège analysées lors de l'affaire des Pêcheries .....	88
5.2 Le détroit de Corfou : un passage international .....	91



5.3	Les dispositions sommaires des lignes de base droites.....	108
5.4	Le Canada selon la projection de Robinson.....	109

## LISTE DES TABLEAUX

Tableau	Page
6.1 Synthèse des éléments relatifs à la souveraineté terrestre (en rapport avec les principes établis dans les affaires de l'île de Palmas et du Groenland oriental) .....	127
6.2 La souveraineté terrestre : affaires de l'île de Palmas et du Groenland oriental .....	131
6.3 Synthèse des éléments relatifs aux lignes de base droites (en rapport avec les principes établis dans l'affaire des Pêcheries) .....	136
6.4 Les lignes de base droites : affaire des Pêcheries .....	140
6.5 Synthèse des éléments relatifs aux passages internationaux (en rapport avec les principes établis dans l'affaire du détroit de Corfou).....	145
6.6 Les passages internationaux (principes établis pour les eaux territoriales) : affaire du détroit de Corfou.....	149

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

ALCM : Missile de croisière à lanceur aérien

BMEWS : Système de détection lointaine des missiles balistiques

CBJNQ : Convention de la Baie-James et du Nord québécois

CIJ : Cour internationale de justice

CPA : Cour permanente d'arbitrage

CPJI : Cour permanente de justice internationale

DEW (Ligne) : Ligne d'alerte avancée

GRC : Gendarmerie royale du Canada

NORAD : Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord

NORDREG : Zone de trafic de l'Arctique canadien

NWS : Système d'alerte du Nord

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale

ONU : Organisation des Nations Unies

OTAN : Organisation du traité de l'Atlantique Nord

SDN : Société des Nations

SLBM : Missile balistique lancé par sous-marin

SLCM : Missile de croisière à lanceur naval

SSBN : Sous-marin nucléaire lanceur de missiles balistiques

TNO : Territoires du Nord-Ouest

UNCLOS : Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982)

UNCTS : Convention des Nations Unies sur la mer territoriale

et la zone contiguë (1958)

USCG : United States Coast Guard

USCGC : United States Coast Guard Cutter

ZEE : Zone économique exclusive

## RÉSUMÉ

L'ouverture prochaine du passage du Nord-Ouest amène des conceptions différentes quant à son statut juridique. Le Canada veut avoir la possibilité d'y empêcher la navigation étrangère tandis que les États-Unis le considèrent comme un passage international. Afin d'établir le bien-fondé ou non de ces deux positions, nous avons dû d'abord mesurer les efforts de souveraineté déployés par les autorités canadiennes sur la portion terrestre de l'archipel Arctique. La Guerre froide a marqué la période où l'intégralité territoriale du Canada a été le plus en danger. À ce moment, la présence américaine dans l'Arctique avait pour objectif de créer un mur de protection le plus loin possible des États-Unis, afin de se protéger d'une attaque soviétique. Néanmoins, le Canada n'a jamais vu les autorités américaines instituer un contrôle effectif, promulguer des lois et faire valoir leurs intentions sur ce territoire, qui auraient pu laisser croire qu'ils en revendiquaient aussi la souveraineté. Par ailleurs, en ce qui concerne le contrôle sur les eaux, les membres des expéditions américaines ont semblé reconnaître l'intériorité des eaux canadiennes vers le milieu des années 1920, en demandant des permis pour se rendre dans la région. Et au cours de la Guerre froide, les navires militaires américains ont été régularisés par des ententes de navigation avec les autorités canadiennes. Cependant, le contentieux sur la région n'était pas réglé pour autant. En effet, la traversée non autorisée du brise-glace américain *Polar Sea* dans le passage du Nord-Ouest en 1985 est venue bafouer les revendications historiques canadiennes. Le Canada a dû interioriser ses eaux par des dispositions légales, c'est-à-dire par des lignes de base droites. Il a les critères géographiques pour ce faire; l'angle de la côte et le rapport eau/terre sont acceptables. Les Canadiens peuvent aussi faire valoir des arguments historiques : le long usage (par les Premières nations), les intérêts vitaux, l'exercice de la souveraineté, le contrôle effectif et l'absence de protestations formelles de la part d'autres États. L'Accord de coopération de 1988 entre le Canada et les États-Unis, fixant les modalités de certains passages de navires américains, a amenuisé l'impact du passage du *Polar Sea*. Même s'il n'y a jamais eu d'acquiescement de la part des Américains concernant l'intériorité des eaux canadiennes, leur tolérance a aidé à renforcer la position des Canadiens. La passivité des États-Unis semble être un critère aussi déterminant que les actions entreprises par le Canada afin de soutenir sa souveraineté dans l'archipel Arctique. Les jugements internationaux et les conventions ont été des référents essentiels pour établir la justesse des revendications canadiennes, autant sur le territoire terrestre que sur le territoire maritime de l'archipel.

Mots-clés : Archipel Arctique, Arctique, Canada, Détroit international, Eaux intérieures, États-Unis, Frontière, Géopolitique, Passage du Nord-Ouest, Revendication territoriale, Sécurité nationale, Souveraineté.

## INTRODUCTION

L'archipel Arctique canadien est un territoire immense et si faiblement peuplé qu'il contraste avec plusieurs régions surpeuplées de la planète. La navigation prochaine dans le passage du Nord-Ouest amène des questions relatives à la souveraineté et à la sécurité du Canada. Son parcours, qui doit inévitablement sillonner les eaux canadiennes, fera économiser un temps considérable pour plusieurs trajets intercontinentaux; les navigateurs, les multinationales et les États entrevoient donc son ouverture avec enthousiasme. Cependant, une question se pose : ce passage appartient-il au Canada ou au monde entier? Il ne reste plus beaucoup de temps au Canada pour démontrer sa mainmise sur ses eaux archipélagiques face aux États qui s'opposent à sa position, principalement les États-Unis. La fonte des glaces dans le Nord canadien représente un échéancier inévitable dans ce dossier. Des revendications canadiennes peu convaincantes et une pression étrangère insistante sont des conditions qui pourraient faire du passage du Nord-Ouest un autre canal de Panama. C'est-à-dire un détroit ouvert à tous les navires étrangers et où la législation canadienne aurait un droit de regard limité. Chose certaine, à partir du moment où le passage du Nord-Ouest deviendra une route avérée pour le transport maritime international, son statut juridique sera assurément défini, et ce, à l'avantage ou au détriment du Canada<sup>1</sup>.

Le passage du Nord-Ouest peut être actuellement franchi avec l'aide de brise-glace environ quatre mois par année. Il est toutefois difficile de prévoir le mouvement des glaces dans les années à venir. En effet, une température plus élevée dans l'Arctique pourrait faire dériver les glaces au point de bloquer davantage le passage<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> F. Lasserre et C. Rivard, « Le passage du Nord-Ouest : une route commerciale à exploiter? Implications pour la souveraineté canadienne », *Sécurité mondiale*, n° 8 (fév. 2004), p. 2-3. Figure I.1.

<sup>2</sup> D. Pharand, « The Arctic Waters and the Northwest Passage : A Final Revisit », *Ocean Development & International Law*, vol. 38, n° 1, Londres, Taylor & Francis, 2007, p. 3.

Cette théorie semble être peu soutenue dans la littérature. Son ouverture paraît plutôt être une fatalité. Le passage pourrait être ouvert plusieurs mois par année dans approximativement quinze ans<sup>3</sup>. Des spécialistes militaires canadiens avancent même qu'au cours de l'année 2015, le passage pourrait être régulièrement praticable<sup>4</sup>. Le problème est néanmoins contemporain, puisque plusieurs États ne reconnaissent pas les eaux de l'archipel Arctique<sup>5</sup> comme étant des eaux canadiennes. Les États-Unis, la Chine, la Norvège, le Danemark, etc., tentent de rappeler que le Canada n'a pas établi sa présence dans l'Arctique au point où il serait nécessaire de lui demander une autorisation quelconque pour franchir les eaux de l'archipel Arctique<sup>6</sup>. Les Russes vivent par rapport au passage du Nord-Est une situation analogue à celle du Canada. Ainsi, il n'est pas surprenant qu'ils reconnaissent les eaux de l'archipel Arctique canadien comme étant sous le plein contrôle du Canada<sup>7</sup>. Le Canada soutient qu'il a la pleine autorité sur les terres et les eaux de ce territoire, et non pas uniquement sur certaines portions de celui-ci<sup>8</sup>.

---

<sup>3</sup> S. McCarthy, « Pour que le Canada ne perde pas le Nord! », *Innovation Canada.ca*, n° 19 (nov.-déc. 2005). Figure I.2.

<sup>4</sup> A. Castonguay, « Le passage du Nord-Ouest ouvert dès 2015? », *Le Devoir.com*, 30 octobre 2006. Pour plus de précisions sur l'état des glaces, consulter : « Eaux Arctiques d'Amérique du Nord », *Service des Glaces de l'Amérique du Nord*, été 2007. Depuis une trentaine d'années, la glace s'est amincie de 35% en moyenne dans l'Arctique, et une superficie d'environ 2 millions de kilomètres carrés a fondu : M. Byers et S. Lalonde, « Les eaux de l'Arctique sont canadiennes », *Le Devoir.com*, 24 janvier 2006.

<sup>5</sup> L'Encyclopédie canadienne mentionne que l'*archipel Arctique* inclut le Groenland et que la portion canadienne doit être spécifiée par l'expression *archipel Arctique canadien*. P. Adams, « Archipel Arctique », In *Encyclopédie canadienne*, Fondation Historica, 2008. Cependant, nous constatons que plusieurs auteurs mentionnent indifféremment ces deux expressions pour évoquer exclusivement la portion canadienne. Donc, pour éviter toute confusion, nous invitons le lecteur à les considérer comme des notions analogues et désignant singulièrement les îles situées sur le territoire canadien.

<sup>6</sup> M. Carnaghan et A. Goody, *La souveraineté du Canada dans l'Arctique*, 26 janvier 2006.

<sup>7</sup> N. F. Caldwell, *Arctic Leverage : Canadian Sovereignty and Security*, New York, Praeger, 1990, p. 94. Figure I.3.

<sup>8</sup> D. Pharand, « Des mesures à prendre pour assurer la souveraineté canadienne », *Le Devoir*, 15 août 2006, p. A7, In *Biblio Branchée*.

Nous focaliserons sur l'argumentaire des États-Unis dans ce présent travail. Vraisemblablement, ce sont eux qui ont déployé (et déploient encore) le plus d'opposition aux prétentions canadiennes. L'Union européenne, même si elle est en désaccord avec les prétentions canadiennes sur le passage, préfère laisser la place aux Américains à l'avant-scène du dossier<sup>9</sup>. La traversée du brise-glace américain *Polar Sea*<sup>10</sup> en 1985 a représenté un point tournant dans les relations canado-américaines. À la suite de cette intrusion illégitime (du point de vue des autorités canadiennes), le Canada a décrété officiellement que ses eaux archipélagiques deviendraient légalement intérieures le 1<sup>er</sup> janvier 1986<sup>11</sup>. Auparavant, rien n'avait été écrit pour marquer officiellement cette possession dans l'Arctique. Les gouvernements canadiens de toutes les époques se sont toujours rabattus sur un droit historique pour faire respecter l'intégralité de leurs eaux. La traversée de ce brise-glace est devenue un symbole tangible du rejet des revendications du Canada sur ses eaux par les autorités américaines. Du même coup, cet événement a sonné le réveil de la conscience canadienne sur la souveraineté du territoire septentrional du Canada<sup>12</sup>. Au-delà des avantages strictement maritimes, nous savons que le contrôle du passage du Nord-Ouest pourrait cacher un enjeu encore plus grand. En effet, les découvertes de ressources naturelles abondantes et diversifiées<sup>13</sup> au cours de la Guerre froide ont augmenté l'intérêt économique pour toute la région des États et des entreprises

---

<sup>9</sup> R. Huebert, « Impact du changement climatique sur le passage du Nord-Ouest », *Isuma*, vol. 2, n° 4 (hiver 2001), p. 93, 97.

<sup>10</sup> Tous les noms de brise-glace américains évoqués dans ce travail sont précédés du sigle « USCGC », c'est-à-dire « United States Coast Guard Cutter » : United States, United States Coast Guard.

<sup>11</sup> Canada, Parlement du Canada, Chambre des communes, *La souveraineté canadienne : La position du gouvernement*, Débats, 33<sup>e</sup> Législature, 1<sup>ère</sup> session, vol. V, Ottawa, 10 septembre 1985, p. 6462-6464 : Appendice D. Figure I.4.

<sup>12</sup> F. Griffiths, « Preface », In F. Griffiths et al., *Politics of the Northwest Passage*, sous la dir. de F. Griffiths, Kingston, Queen's University Press, Montréal, McGill, 1987, p. vii-viii.

<sup>13</sup> Argent, gaz naturel, or, pétrole, plomb, tungstène, uranium et zinc : F. Lasserre, « Fonte des glaces arctiques dans le passage du Nord-Ouest : quel avenir pour la souveraineté canadienne? », *Options politiques*, novembre 2004, p. 58; Lasserre et Rivard, p. 2.

étrangères<sup>14</sup>. Cependant, nous mettrons l'accent sur l'importance géopolitique que représente le passage du Nord-Ouest en tant que route maritime, et non sur une potentielle convoitise du territoire terrestre liée à la découverte de ressources naturelles.

Voici maintenant quelques exemples pour illustrer ce que peut représenter ce nouveau passage à l'échelle de la planète. Les navigateurs qui voudraient utiliser les eaux de l'archipel Arctique canadien entre l'ouest du continent européen et l'Asie, plutôt que d'emprunter le canal de Panama, réduiraient leur parcours de près de 7 600 kilomètres. Le trajet Londres-Tokyo est de 23 300 kilomètres par le canal de Panama, de 21 200 kilomètres par le canal de Suez et de 15 700 kilomètres par le passage du Nord-Ouest<sup>15</sup>. Il serait toutefois plus avantageux de relier Halifax et Vancouver par le canal de Panama que par le passage du Nord-Ouest. Les distances sont approximativement et respectivement de 11 550 km et de 11 910 km. Mais, à titre de comparaison, il serait plus avantageux de relier Saint-Jean (Terre-Neuve) avec Prince Rupert en Colombie-Britannique par le passage du Nord-Ouest. En effet, la distance serait d'environ 10 470 km comparativement à 13 000 km par le canal de Panama<sup>16</sup>.

Plusieurs cas similaires au passage du Nord-Ouest peuvent être répertoriés sur la planète, tel que le passage du Nord-Est (ou le passage du Nord) en Russie<sup>17</sup>. Ce passage arctique permet aussi de relier avantageusement certains parcours entre les continents européen et asiatique. Ces deux routes maritimes vont donc faire épargner

---

<sup>14</sup> F. Lasserre, « Les détroits arctiques canadiens et russes », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 48, n° 135 (déc. 2004), In *Erudit*.

<sup>15</sup> Lasserre et Rivard, p. 1-2. Figure 1.1.

<sup>16</sup> R. Besnault, *Géostratégie de l'Arctique*, Coll. « Bibliothèque stratégique », Paris, Fondation pour les études de défense nationale, Economica, 1992, p. 211, 282.

<sup>17</sup> L'appellation Union soviétique (qui représentait 15 Républiques, dont la Russie) sera utilisée lorsque nous évoquerons la Russie avant le démantèlement de l'Union soviétique en 1991. Nous ferons régulièrement la transition entre ces deux appellations sans aucun rappel. Figure 1.3.



du temps et de l'argent aux entreprises et aux États. Cependant, il nous apparaît probable que les deux passages obtiendront un statut juridique différent si le sort est réglé par une cour de justice internationale. Le contrôle historique des deux États sur leur passage ne peut être identique. De plus, les Russes bénéficient d'un poids diplomatique et d'une force militaire différents de ceux du Canada; la comparaison au sens géopolitique nous paraît dès lors cahoteuse. Nous croyons que la différence serait encore plus marquée si les statuts de ces passages se réglaient par des ententes bilatérales ou multilatérales. D'autant plus qu'il y a une différence géographique majeure. En effet, toutes les routes potentielles du passage du Nord-Ouest éventrent de manière considérable (pour le moment) le territoire canadien<sup>18</sup>, contrairement à celles du passage du Nord-Est pour la Russie<sup>19</sup>. Vers 2040-2050, l'océan Arctique aura totalement perdu sa banquise d'été<sup>20</sup>. Dès lors, il est évident que les navires pourront potentiellement joindre le Pacifique et l'Atlantique en passant à l'extérieur de l'archipel Arctique canadien et loin des côtes continentales russes.

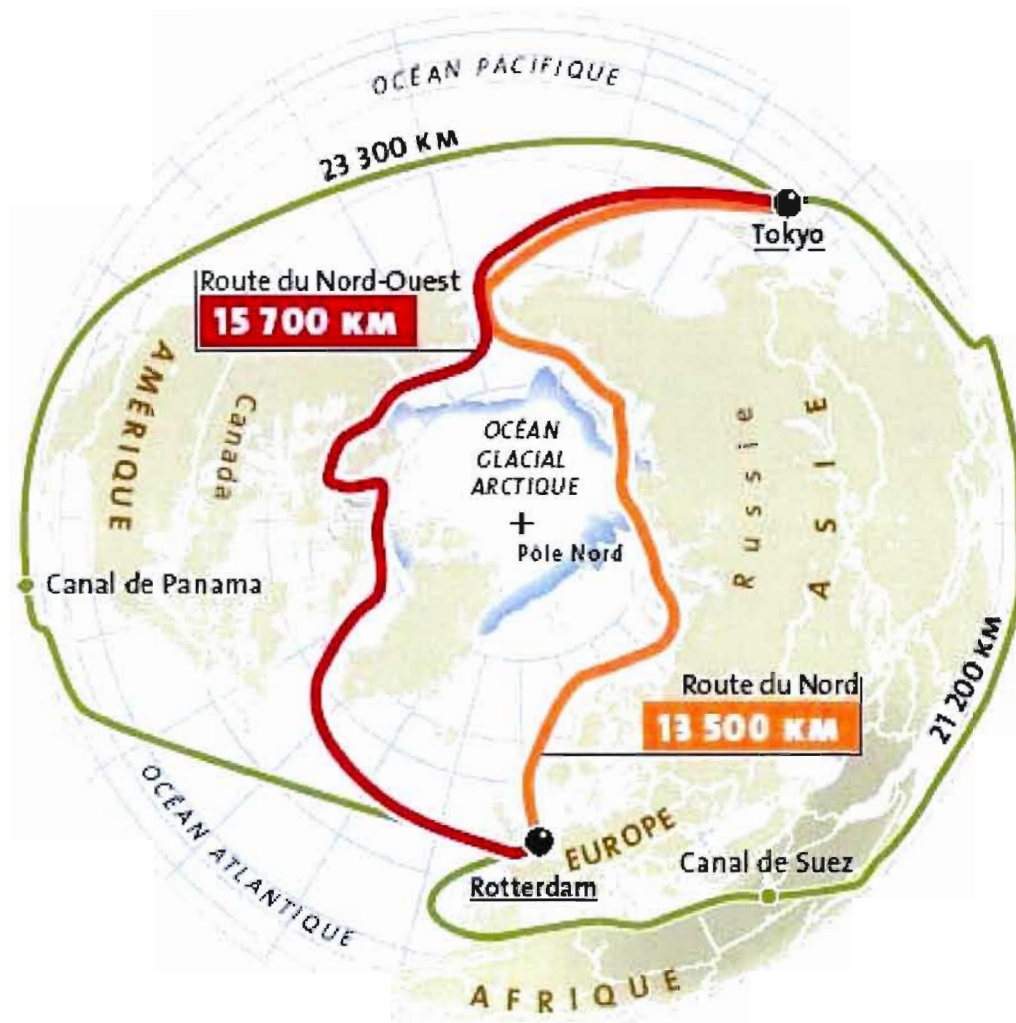
---

<sup>18</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 29-30. Figure I.2.

<sup>19</sup> Lasserre, « Détroits arctiques canadiens et russes ». Figure I.3.

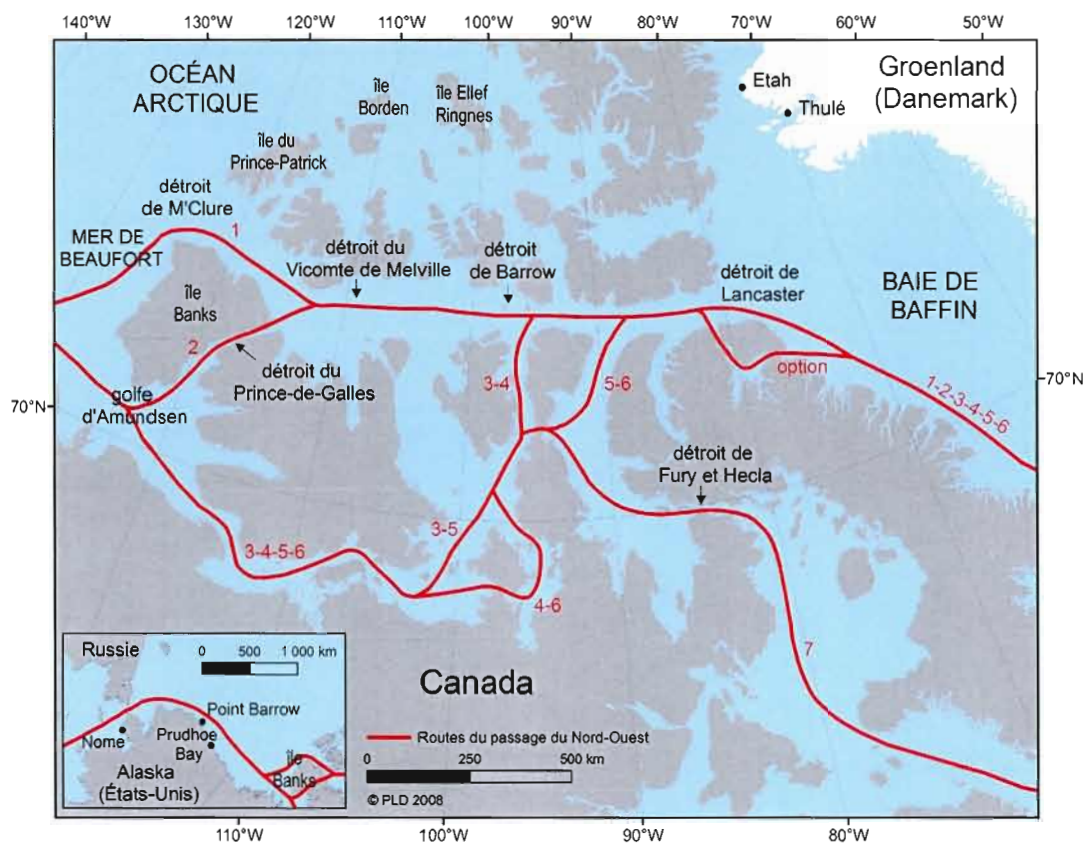
<sup>20</sup> S. Beaucher, « Un passage ouvert... à la contestation », *Contact*, vol. 21, n° 2 (hiver 2007).

Figure I.1 Les grands passages maritimes entre l'Europe et l'Asie



Source : Carte modifiée de H. Kempf, « L'océan Arctique bientôt navigable », *Le Monde*, 27 octobre 2004, p. 24, In *Biblio Branchée*.

Figure I.2 Le passage du Nord-Ouest



Sources : Toutes les cartes présentées dans ce modèle et figurant dans ce mémoire ont été réalisées par Pierre-Luc Dallaire à l'été 2008 (certaines ont été révisées en janvier et février 2009) avec les données du logiciel MapInfo : *MapInfo Professional*, version 8.5. MapInfo Corporation, 2006; D. Pharand, « The Arctic Waters and the Northwest Passage : A Final Revisit », *Ocean Development & International Law*, vol. 38, n° 1, Londres, Taylor & Francis, 2007, p. 29-30 : La route 7 mène vers n'importe laquelle des autres routes du passage du Nord-Ouest.

L'archipel Arctique est composé de 94 îles qui dépassent les 130 km<sup>2</sup> ainsi que de 36 469 îles de plus petite dimension. Dans l'ensemble, ces îles couvrent un territoire d'environ 1 400 000 km<sup>2</sup> <sup>21</sup>. Situé sur l'île d'Ellesmere, Cap Columbia est situé à 769 kilomètres du pôle Nord, ce qui en fait l'endroit le plus septentrional du territoire canadien. L'île de Baffin (507 451 km<sup>2</sup>), l'île Victoria (217 291 km<sup>2</sup>) et l'île d'Ellesmere (196 236 km<sup>2</sup>) sont les trois plus grandes îles de l'archipel<sup>22</sup>. Selon les données du recensement du Canada de 2006, les Territoires du Nord-Ouest (TNO) et le Nunavut ont respectivement une population de 41 464 et 29 474 résidents. En ce qui concerne les communautés organisées qui résident dans l'archipel Arctique, 520 d'entre elles habitent les TNO : 398 à Holman (île Victoria) et 122 à Sachs Harbour (île Banks); et 18 416 habitent le Nunavut : Arctic Bay, 690; Clyde River, 820; Iqaluit, 6184; Kimmirut, 411; Pangnirtung, 1325; Pond Inlet, 1315 (île de Baffin), Sanikiluaq, 744 (îles Belcher), Qikiqtarjuaq, 473 (île Broughton), Resolute, 229 (île Cornwallis), Cape Dorset, 1236 (île Dorset), Grise Fjord, 141 (île d'Ellesmere), Igloolik, 1538 (île Igloolik), Gjoa Haven, 1064 (île du Roi-Guillaume), Coral Harbour, 769 (île Southampton), Cambridge Bay, 1477 (île Victoria)<sup>23</sup>. Géographiquement, on peut définir le passage du Nord-Ouest comme une route maritime qui relie les océans Atlantique et Pacifique via l'archipel Arctique canadien. Un navire ou un bateau doit minimalement avoir franchi les eaux archipélagiques pour qu'il ait réussi une traversée dite complète du passage<sup>24</sup>. À noter que ce ne serait pas tout le labyrinthe de l'archipel Arctique qui pourrait obtenir éventuellement le statut de passage du Nord-Ouest si l'on se fie au droit international. Ce serait

---

<sup>21</sup> Adams.

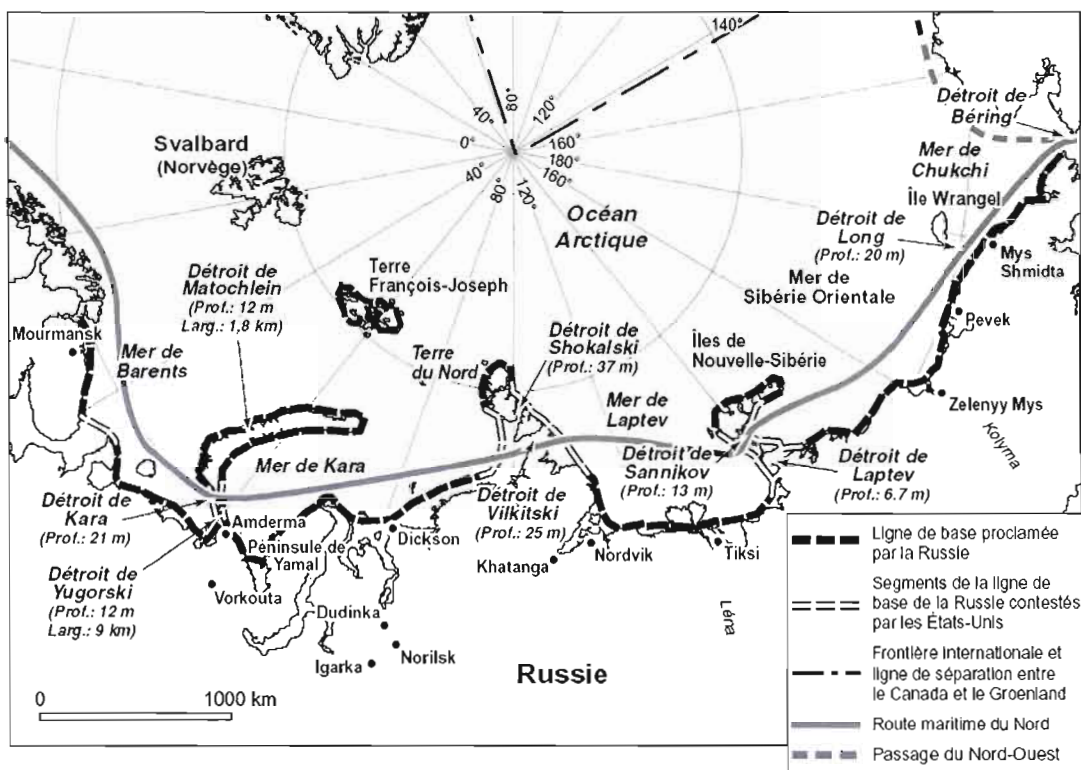
<sup>22</sup> *Ibid.* Figures I.5 et I.3.

<sup>23</sup> Statistique Canada, *Recensement de 2006, 2008* : Les communautés de l'archipel Arctique ne comprennent pas les populations d'établissements de stations telles qu'Alert (station météorologique et base militaire) et Eureka (station météorologique et de recherche). Aussi, elles ne comprennent pas non plus les établissements de population « non organisés »; c'est-à-dire ceux qui ne sont pas régis par une structure municipale. Figure I.5.

<sup>24</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 29. Figure I.2.

seulement la ou les routes qui ont servi à le déterminer sur la base d'un précédent historique<sup>25</sup>. Nous y reviendrons dans le chapitre 5.

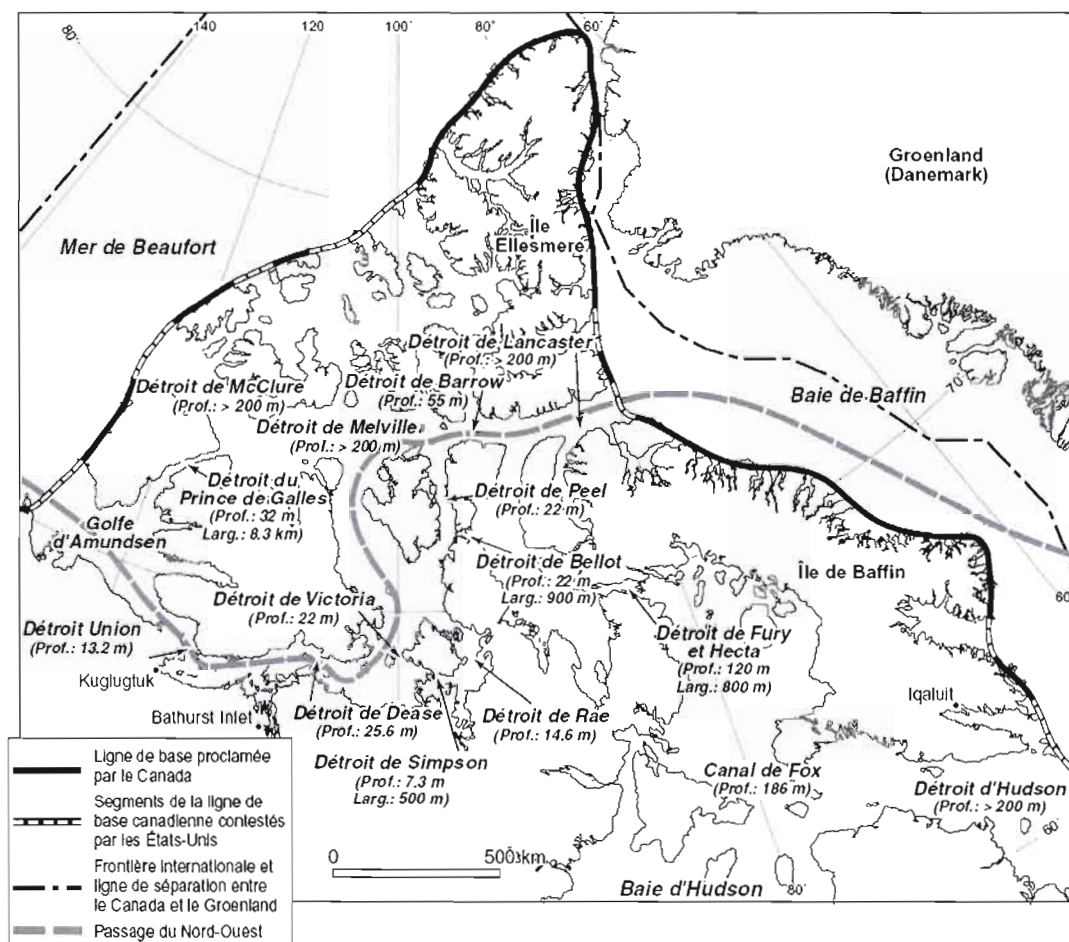
Figure I.3 Le passage du Nord-Est (ou le passage du Nord)



Source : F. Lasserre, « Les détroits arctiques canadiens et russes », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 48, n° 135 (déc. 2004), In *Erudit*.

<sup>25</sup> Cour internationale de justice, *Affaire du détroit de Corfou*, Rôle général n° 1, 9 avril 1949, p. 28-29; Nations Unies, *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol. 1834, I-31363, 10 décembre 1982, article 37, p. 17. Tous les articles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) évoqués dans ce travail se retrouvent dans l'appendice C.

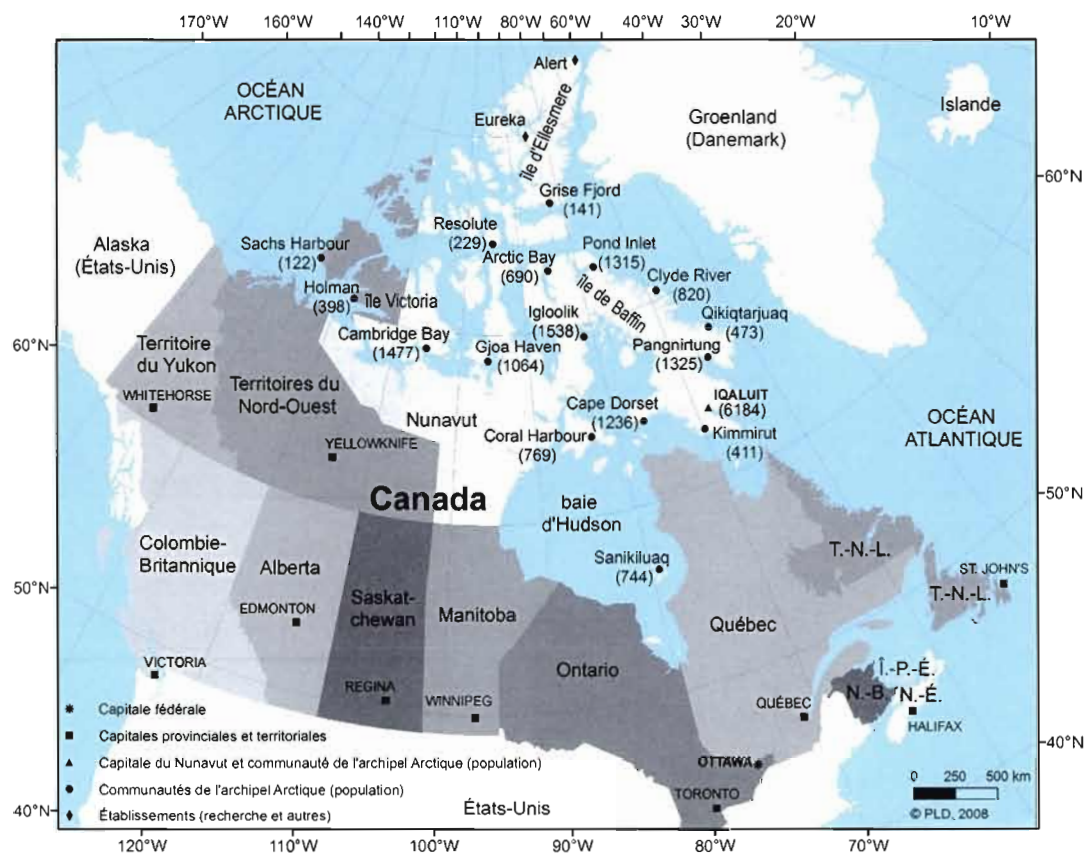
Figure I.4 Les lignes de base droites autour de l'archipel Arctique



Source : F. Lasserre, « Les détroits arctiques canadiens et russes », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 48, n° 135 (déc. 2004), In *Erudit*.



Figure I.5 Les populations des communautés de l'archipel Arctique

Source : Statistique Canada, *Recensement de 2006, 2008*.

## CHAPITRE I

### LA MISE EN CONTEXTE

#### 1.1 La pertinence géographique

Le gouvernement canadien semble utiliser dans sa politique le 60° de latitude nord lorsque vient le temps de formuler une législation dans l'Arctique<sup>26</sup>. Osherenko et Young<sup>27</sup> conçoivent l'Arctique également sous cette limite même s'ils rappellent qu'une pléiade de définitions la décrivent : celles des températures, celles qui tiennent compte du type d'arbres, etc. Malgré cela, l'archipel Arctique couvre une zone qui ne correspond à aucune de ces définitions, puisque la portion sud de l'île de Baffin fait également partie de ce territoire, même si elle se trouve au sud du cercle polaire<sup>28</sup>. L'Encyclopédie canadienne donne une interprétation encore plus étendue. Selon elle, l'archipel Arctique comprend toutes les îles qui sont situées au nord de la portion continentale du Canada, incluant donc celles qui se trouvent dans la baie d'Hudson<sup>29</sup>.

La frontière est une notion prédominante dans notre travail, puisqu'elle sert sans cesse de repère pour situer les différents enjeux. Plusieurs disciplines se réfèrent à la frontière, mais cette notion revient de manière récurrente dans les travaux qui sont menés en géographie<sup>30</sup>. Néanmoins, nous sommes conscient que différentes disciplines, la géographie, l'histoire, la science politique, le droit international, etc., se

---

<sup>26</sup> S. D. Grant, *Sovereignty or Security*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988, p. xvii. Figure 4.5.

<sup>27</sup> G. Osherenko et O. R. Young, *The Age of the Arctic*, Coll. « Studies in Polar research », Cambridge, Cambridge University Press, 1989, p. 11.

<sup>28</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 15.

<sup>29</sup> Adams.

<sup>30</sup> G. Wackermann, *Les frontières dans un monde en mouvement*, 2<sup>e</sup> éd. rev. et augm., Coll. « Carrefours », Paris, Ellipses, 2003, p. 4, 11.



situent en périphérie de la géopolitique, soit l'angle spécifique de notre recherche. Les chercheurs issus de ces champs d'étude peuvent tous entreprendre une recherche dans ce domaine. D'ailleurs, il faut noter qu'il n'y a pas de balises scientifiques délimitant les paramètres propres à la géopolitique : elle couvre une trop vaste étendue pour avoir une spécificité scientifique exclusive<sup>31</sup>. Cette discipline est plutôt une addition de champs d'études qui, une fois réunis, permettent de l'édifier dans les meilleurs paramètres possibles. En somme, la géopolitique permet de comprendre les différents enjeux stratégiques auxquels un État doit faire face. Celui-ci doit d'ailleurs tenir compte de ses visées politiques et même de la réaction éventuelle d'autres États<sup>32</sup>.

En suivant le raisonnement de Klein et Lasserre<sup>33</sup>, on constate que plusieurs échelles territoriales peuvent être interpellées dans notre travail. D'abord, à l'échelle étatique, l'Arctique canadien est un territoire qui subit présentement une pression extérieure. L'ouverture du passage du Nord-Ouest soulève des questions de sécurité et de souveraineté. En défendant sa mainmise dans l'Arctique, le Canada devra notamment faire face à des instances étatiques, à l'intérieur de l'Union européenne, qui s'opposent à son contrôle du passage. Le Canada affrontera aussi l'Union européenne, une instance supranationale. À l'échelle locale et régionale, les citoyens canadiens vivant dans l'archipel Arctique peuvent présager que l'ouverture prochaine du passage viendra altérer leur vie sociale et économique, par exemple.

---

<sup>31</sup> F. Thual, *Méthodes de la géopolitique : Apprendre à déchiffrer l'actualité*, Iris, Ellipses, 1996.

<sup>32</sup> P. Claval, *Géopolitique et géostratégie*, Coll. « Fac. Géographie », Paris, Nathan, 1994, p. 4.

<sup>33</sup> J.-L. Klein et F. Lasserre, « Une perspective géographique : pour la lecture de l'espace-monde », In *Le monde dans tous ses États*, sous la dir. de J.-L. Klein et F. Lasserre, Coll. « Géographie contemporaine », Québec, Presses de l'Université du Québec, 2007, p. 4-8.

Dans le but de bien comprendre l'enjeu qui est lié à notre thème de recherche, il faut percevoir la planète avec le type de projection cartographique le plus pertinent. À cette fin, la projection commune de Mercator ne donne nullement l'impression que l'Arctique est un océan. Il faut absolument avoir une projection polaire pour s'en rendre compte<sup>34</sup>. D'ailleurs, cette projection devrait être davantage considérée dans le monde actuel, puisqu'elle donne une vision juste de la connexion réelle entre l'Eurasie et l'Amérique du Nord. Il faut que la région soit perçue en tenant compte de sa place réelle sur le globe pour qu'on puisse apprécier sa valeur<sup>35</sup>. Tandis que nous évoquons ces différents types de projection, nous en profitons pour mentionner qu'il n'y a aucun parallèle à faire entre l'Arctique et l'Antarctique. D'abord, sur le plan géographique, l'Arctique est une région où des humains résident en permanence depuis des millénaires. Ce sont des territoires terrestres qui se trouvent en périphérie d'un océan, et non le contraire<sup>36</sup>. Sur le plan du droit international, il n'y a pas de souveraineté en Antarctique, seulement des revendications molles par certains États. C'est le Français René-Jean Dupuy qui a établi une approche de ce qui allait devenir une des bases majeures du Traité sur l'Antarctique de 1959. Selon lui, il ne devait pas y avoir de dispute territoriale de quelconque manière en Antarctique. Cette théorie a eu pour effet de réduire certaines craintes auprès des États (qui allaient en devenir les signataires) : l'Afrique du Sud, l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Chili, les États-Unis, la France, le Japon, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et l'Union soviétique (aujourd'hui la Russie)<sup>37</sup>. Toutefois, il est important de mentionner que l'article 4 du Traité de l'Antarctique évoque que les États qui revendiquaient déjà une souveraineté au moment de la signature ne renonçaient

---

<sup>34</sup> J. F. Merritt, « The Arctic : An Overview », In T. R. Berger et al., *The Arctic : Choices for Peace and Security*, West Vancouver, Gordon Soules, 1989. p. 22. Figures 1.2 et 1.3.

<sup>35</sup> Osherenko et Young, p. 3, 226.

<sup>36</sup> *Ibid*, p. 12, 226.

<sup>37</sup> A. Oraison, *Le statut du continent Antarctique et des eaux environnantes*, 8 novembre 2004.

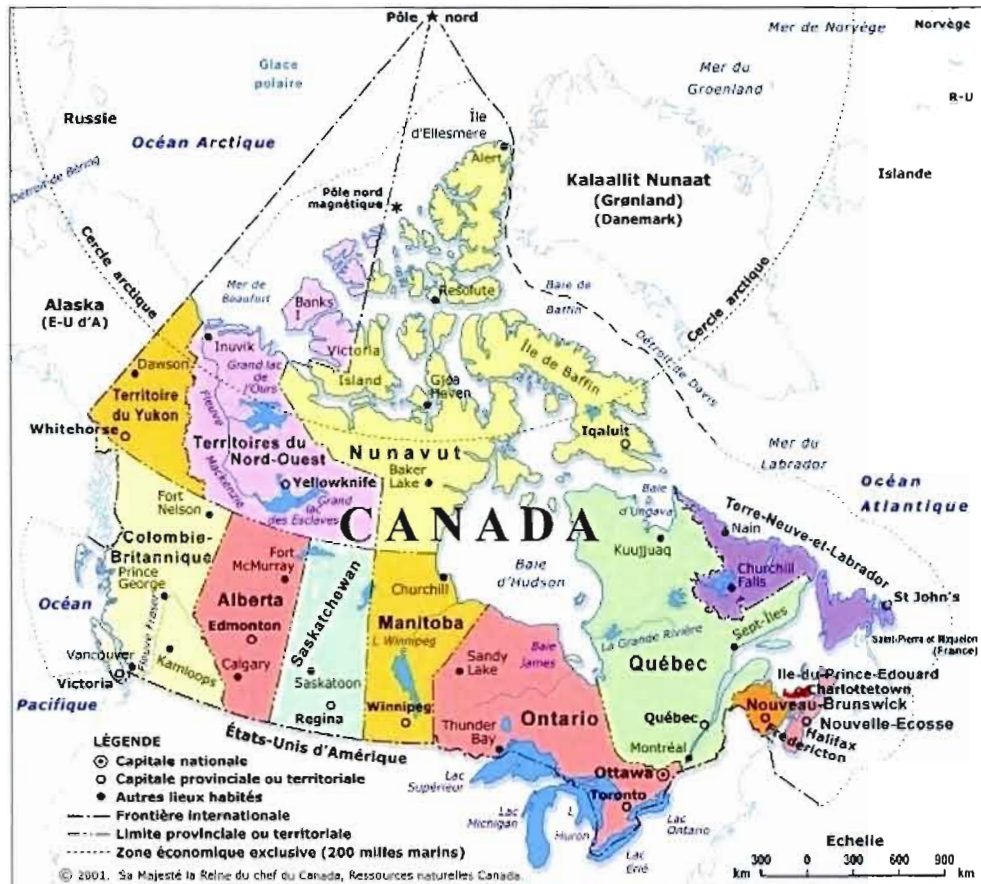
nullement à leurs droits (*voir* fig. 1.4)<sup>38</sup>. En Antarctique, les recherches scientifiques semblent être encouragées. Les ressortissants de tous les États ont le droit de s'y rendre et de participer à des recherches scientifiques sur tout le territoire (art. 1-3). De plus, il ne doit pas y avoir d'activités militaires autres que celles qui ont une vocation pacifique. Les essais d'armes ainsi que la construction de bases militaires sont interdits. De plus, les déchets radioactifs ne peuvent pas y être éliminés d'une quelconque manière (art. 1, 5)<sup>39</sup>.

---

<sup>38</sup> À noter que les figures ne sont pas les références des assertions. Par conséquent, un renvoi à une figure à partir du texte ne brise pas la séquence des références qui sont indiquées dans les notes de bas de page.

<sup>39</sup> Traité sur l'Antarctique, 1<sup>er</sup> décembre 1959.

Figure 1.1 Les frontières du Canada dans l'Arctique :  
carte officielle des autorités canadiennes



Source : Canada, Ressources naturelles, *Divisions politiques*, 2007.

Figure 1.2 La carte du monde selon la projection de Mercator

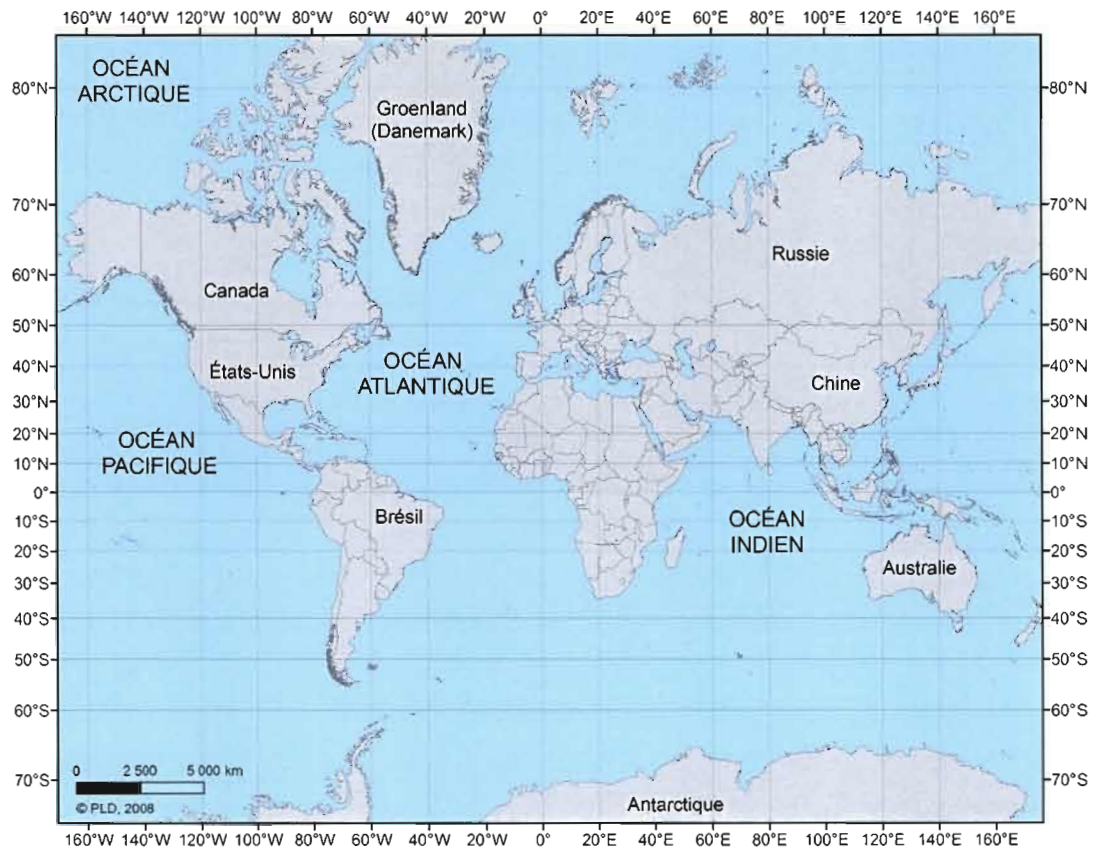
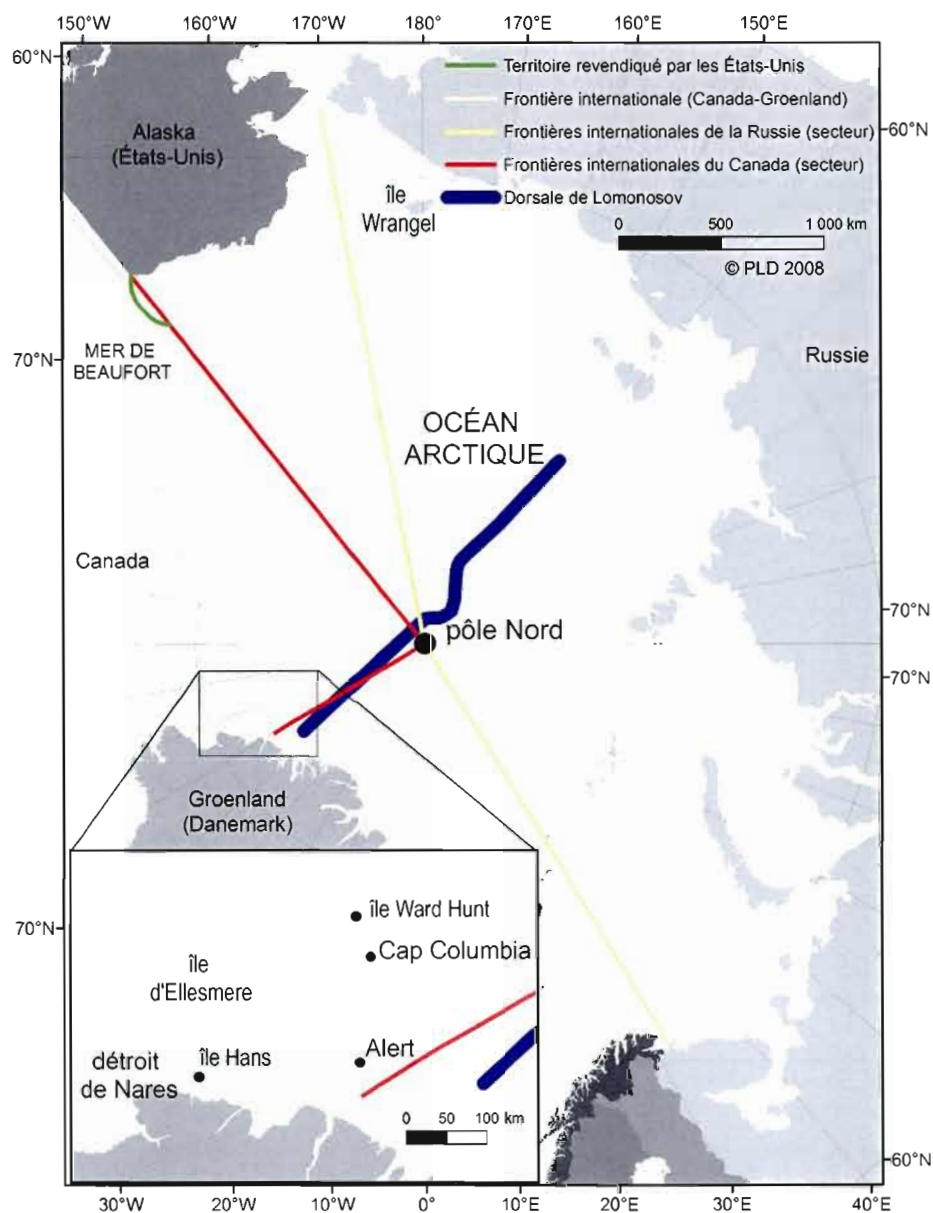


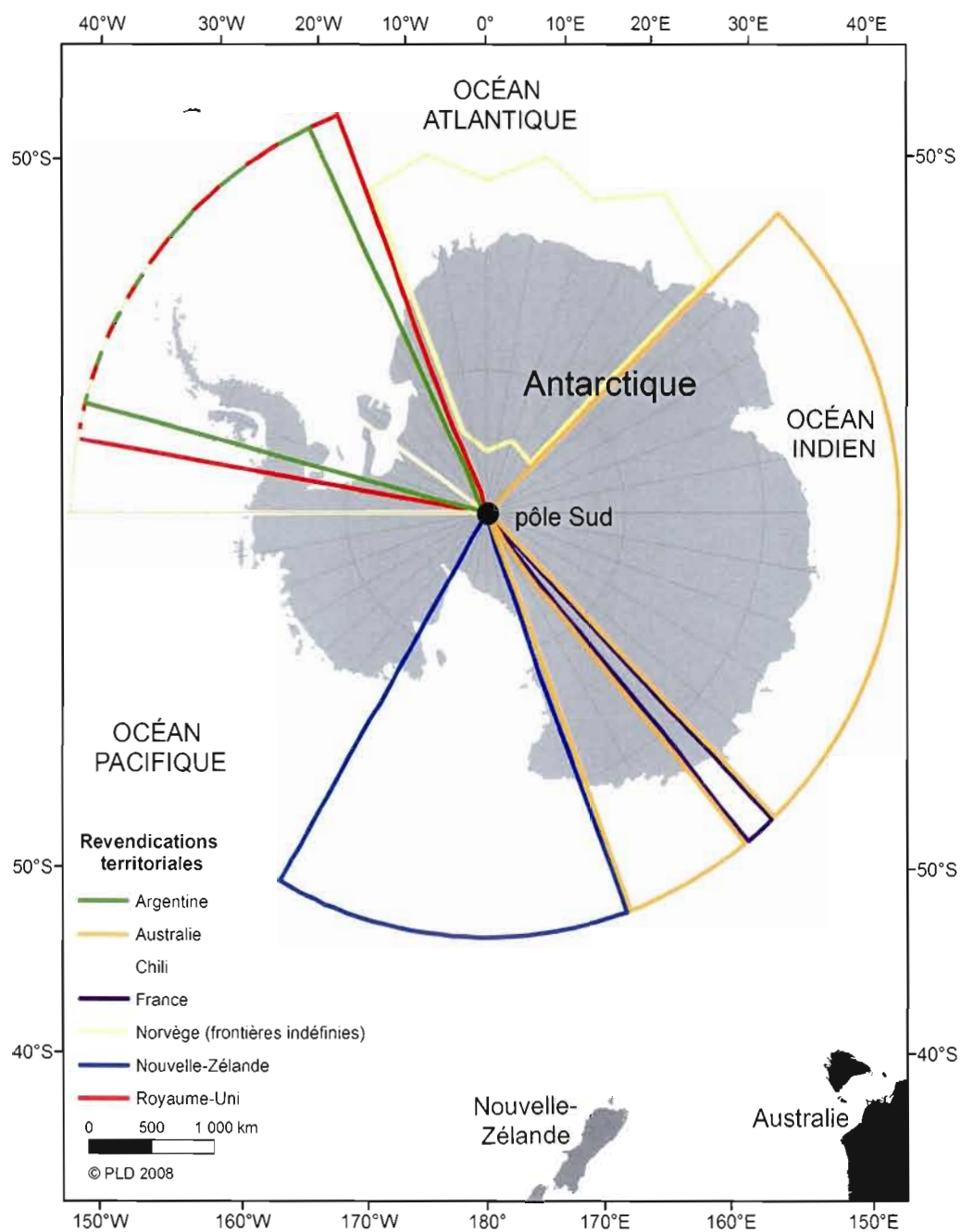
Figure 1.3 Les frontières internationales du Canada et de la Russie dans l'Arctique (secteurs) : projection polaire



Sources : « Thawing Polar Ice Cap Threatens Ancient Arctic Bassins », *Environment News Service*, 24 juin 2004; Canada, Division du droit et du gouvernement, *La Convention sur le droit de la mer*, février 1993; Canada, Ressources naturelles, divisions politiques, 2007; N. F. Caldwell, *Arctic Leverage : Canadian Sovereignty and Security*, New York, Praeger, 1990, p. 7-8, 72.



Figure 1.4 Les revendications territoriales dans l'Antarctique



Source : « Antarctic Region », *CIA World Factbook*, 2008.

## 1.2 L'hypothèse de recherche

Même si notre mémoire analyse de façon globale le bien-fondé ou non de la souveraineté du Canada dans l'archipel Arctique, il ne faut pas perdre de vue que notre objet d'étude principal est le passage du Nord-Ouest. Or, tout ce que nous avancerons aura comme objectif de répondre à la question principale suivante : les revendications territoriales du Canada défendant un plein contrôle sur le passage du Nord-Ouest sont-elles justifiées? Nous avançons l'hypothèse que le Canada peut légitimement démontrer sa pleine autorité sur le passage par le droit international en vigueur. Comme nous le verrons dans le chapitre 5, les États doivent d'abord établir leur souveraineté sur le territoire terrestre avant de pouvoir réclamer un droit quelconque sur les eaux environnantes. En ce sens, est-ce que la souveraineté du Canada sur les îles de l'archipel Arctique a été suffisamment affirmée au cours de son histoire pour prétendre à une mainmise réelle sur ce territoire? Nous croyons que le Canada a défendu, au cours de chacune des périodes de son histoire, ses intérêts dans l'Arctique par des lois et des intentions cohérentes tout en maintenant une présence nécessaire pour pouvoir appuyer sa souveraineté sur les jugements des cours de justice internationales<sup>40</sup>. Ensuite, nous voulons savoir si le Canada peut considérer ses eaux archipélagiques et le passage du Nord-Ouest<sup>41</sup> comme étant sous sa pleine juridiction : les eaux de l'archipel Arctique canadien peuvent-elles être considérées comme des eaux intérieures sans droit de passage? Eu égard aux différentes conventions maritimes et face aux différents jugements prononcés par les cours de justice internationales, le Canada peut entourer ses eaux archipélagiques par des lignes de base droites et refuser le droit de passage aux navires étrangers. En somme, les lignes de base droites sont des lignes de fermeture virtuelles d'un ensemble

---

<sup>40</sup> À noter que nous intégrerons des informations du volet maritime dans cette question de recherche s'il y a un lien avec la souveraineté du territoire terrestre.

<sup>41</sup> Nous faisons uniquement référence à la portion du passage du Nord-Ouest qui se trouve à l'intérieur des eaux de l'archipel Arctique.



archipélagique permettant d'octroyer un plein contrôle de l'État souverain sur les eaux qui y sont enclavées. Nous y reviendrons dans le chapitre 2 (sect. 2.1).

## CHAPITRE II

### LE CADRE THÉORIQUE

#### 2.1 Les concepts clés

Tertrais<sup>42</sup> indique que l'on peut approcher la souveraineté selon deux perspectives : la souveraineté extérieure, celle qui est reconnue par les États étrangers, et la souveraineté intérieure, celle qui est établie par l'État revendicateur. Avec cette dernière, un gouvernement promulgue des lois et prend des mesures concrètes pour assurer sa présence sur un territoire donné. Nous avons remarqué, à travers les différents jugements consultés, que les cours internationales ne considèrent que la souveraineté établie par l'État revendicateur au moment de rendre leur jugement en matière de souveraineté. C'est sur ce point que nous allons concentrer notre recherche. Par contre, nous savons que la souveraineté reconnue par les autres États est une notion qui a également un poids réel et important. D'ailleurs, « l'essentiel est la reconnaissance, par d'autres États, d'un territoire sur lequel un État exerce sa souveraineté.<sup>43</sup> » Le Canada devrait donc mettre l'accent sur la recherche d'une solution au statut du passage avec différents États, et non seulement avec son voisin du Sud<sup>44</sup>. En ce sens, le rejet des revendications canadiennes par la communauté internationale (ou à tout le moins par les États les plus puissants) pourrait faire en sorte que le passage du Nord-Ouest devienne un passage maritime international. Tout cela même si le Canada répond favorablement aux critères de la souveraineté intérieure tels que déterminés par les juges internationaux. Dans cette

---

<sup>42</sup> B. Tertrais, *Dictionnaire des enjeux internationaux*, Paris, Autrement, 2006, p. 100.

<sup>43</sup> Wackermann, p. 74.

<sup>44</sup> F. Griffiths, « Beyond the Arctic Sublime », In Griffiths et al., p. 253-254.

éventualité, nous devrions comprendre que l'internationalisation du passage ne serait due qu'à un rapport de force défavorisant le Canada.

Le contrôle effectif<sup>45</sup> est une notion régulièrement évoquée par les chercheurs et les juristes pour démontrer le bien-fondé ou non de la mainmise d'un État sur un territoire. Toutefois, ce degré de contrôle n'est pas quantifié dans les jugements internationaux rendus en matière de souveraineté. Comme nous le verrons dans le chapitre 4, il y a pourtant une façon de l'interpréter. Le contrôle effectif ne signifie pas que le Canada doit occuper toutes les îles de l'archipel Arctique avec des forces militaires et policières. Eu égard au droit international, il faut qu'un État puisse intervenir au moment opportun et avec une vigueur nécessaire au besoin de la situation. De notre côté, nous ne voulons pas nous substituer au rôle de juriste international. Cependant, nous voulons comprendre ce qui peut être raisonnable ou non face à ce concept.

En droit international (en suivant les dispositions de la Convention des Nations Unies sur la mer territoriale et la zone contiguë - 1958 (UNCTS) et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer - 1982 (UNCLOS) – nous reviendrons de manière plus détaillée sur ces conventions dans le chapitre 5), les eaux

---

<sup>45</sup> « Le principe d'effectivité est souvent cité comme jouant un rôle primordial dans l'ordre juridique international [...]. [Cette notion permet] la validité internationale des actes d'un gouvernement *de facto*, l'acquisition de la souveraineté territoriale, voire l'existence de règles juridiques. » : M. G. Kohen, *Possession contestée et souveraineté territoriale*, Paris, Presses Universitaires de France, 1997, p. 156. Comme nous l'avons déjà mentionné, il n'y a pas de définition (même si cette expression est couramment utilisée) qui expliquerait le contrôle effectif dans son ensemble. Malgré cela, les jugements prononcés en matière de souveraineté expriment les conditions nécessaires (sans toutefois contenir ou définir l'expression explicitement). Autre précision, le contrôle effectif et l'occupation effective peuvent être considérés comme étant des notions analogues : Kohen, p. 47. Néanmoins, nous avons remarqué que l'expression « occupation effective » ne semble être réservée qu'au territoire terrestre. Or, par souci de cohésion, nous opterons pour l'expression « contrôle effectif », celle qui est la plus souvent employée dans la littérature pour désigner la sécurisation déployée sur un territoire. Nous verrons dans le chapitre 4 qu'en plus du contrôle effectif la souveraineté doit être appuyée par un exercice légal, c'est-à-dire par des intentions et des lois qui servent à faire valoir ses revendications sur un territoire.

intérieures sont l'équivalent de la souveraineté terrestre. Dans ces zones, les navires étrangers doivent obtenir une autorisation de l'État souverain pour pouvoir y naviguer<sup>46</sup>. Ainsi, l'expression « eaux territoriales » n'est pas aussi forte que l'expression « souveraineté terrestre » et, par conséquent, ne représente pas son équivalent dans le droit international. Les eaux territoriales sont normalement régies par un droit de passage inoffensif. Ce qui signifie qu'un État ne peut pas empêcher un navire étranger d'entrer dans ses eaux si celui-ci se conforme aux règles établies pour ce type de passage<sup>47</sup>. La souveraineté d'un État dans les eaux territoriales n'est donc pas entière et complète comme elle l'est dans ses eaux intérieures. Un État côtier a la possibilité de faire reconnaître légalement les eaux enclavées à l'intérieur d'un archipel comme étant des eaux intérieures. Pour ce faire, il faut qu'il démontre la légitimité d'implanter des lignes de base droites au pourtour de sa zone archipélagique. Ces lignes déterminent la limite entre les eaux intérieures et les autres limites maritimes prévues par le droit international. Un État doit répondre à un certain nombre de critères. Des conditions historiques peuvent être avancées, telles que la démonstration d'un long usage de la région par ses habitants<sup>48</sup>. De plus, ces lignes doivent répondre à des critères géographiques. Notamment, elles « ne doi[vent] pas s'écarter sensiblement de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà doivent être suffisamment liées au domaine terrestre [...] »<sup>49</sup>. Bien que les lignes de base droites octroient généralement le statut d'eaux intérieures à toutes les eaux qui s'y trouvent enclavées (donc sans droit de passage pour les navires étrangers), une portion de celles-ci pourrait néanmoins être définie comme faisant

---

<sup>46</sup> D. M. McRae, « Arctic Sovereignty : Loss by Dereliction? », *Northern Perspectives*, vol. 22, n° 4 (hiver 1994-95); Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 8, p. 8.

<sup>47</sup> Nations Unies, *Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë*, 29 avril 1958, 2005, articles 14-23, p. 5-8; Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, articles 17-19, p. 10-11. L'expression territoire maritime a de multiples usages; elle peut désigner les 12 milles marins (mer territoriale), les 200 milles marins de la Zone économique exclusive (ZEE), les eaux intérieures ou toutes les autres délimitations maritimes prévues par le droit international.

<sup>48</sup> Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, articles 7-8, p. 8.

<sup>49</sup> *Ibid*, article 7, p. 8.

partie intégrante d'un détroit international<sup>50</sup>. Nous reviendrons en détail sur cette possibilité dans le chapitre 5 et aussi sur le fait que nous devons analyser ces deux volets de manière distincte. Le passage international « s'applique aux détroits qui servent à la navigation internationale<sup>51</sup> ». Évidemment, cet énoncé est vague. L'application de cette notion à notre sujet représente d'ailleurs un des défis de notre mémoire. Dans ce type de détroit, la navigation en transit est habituellement autorisée<sup>52</sup>. C'est-à-dire que les navires étrangers peuvent y naviguer « selon leur mode normal de navigation<sup>53</sup> ». Toutefois, les navires étrangers doivent tout de même traverser ce type de détroit avec empressement et ne pas montrer une quelconque hostilité à l'État ou aux États qui le bordent<sup>54</sup>. Ces derniers ne doivent pas leur en empêcher l'accès<sup>55</sup>. À titre de comparaison, l'autre type de traversée prévue par le droit international est le passage inoffensif, c'est-à-dire le passage généralement autorisé dans les eaux territoriales<sup>56</sup>. Il est défendu à un État côtier d'empêcher l'accès à ces eaux aux navires étrangers qui veulent effectuer ce type de passage s'ils se conforment aux règles<sup>57</sup>. En somme, ce type de passage est plus restrictif que le passage en transit. En plus d'être tenus de ne pas menacer d'une quelconque manière la sécurité de l'État riverain, les équipages de ces navires doivent s'abstenir d'y faire des relevés ou des recherches, et d'entreprendre des activités économiques (ex. pêche). Les responsables de ces navires doivent également s'assurer qu'ils ne

---

<sup>50</sup> *Ibid*, article 35, p. 17.

<sup>51</sup> *Ibid*, article 37, p. 17. En suivant les dispositions de cet article, on remarque que le passage international peut être déterminé à n'importe quel endroit, c'est-à-dire dans des détroits situés dans les eaux territoriales, en haute mer, etc.

<sup>52</sup> *Ibid*, article 37, p. 17.

<sup>53</sup> *Ibid*, article 39, p. 18.

<sup>54</sup> *Ibid*, articles 38-39, p. 17-18.

<sup>55</sup> *Ibid*, article 44, p. 20.

<sup>56</sup> *Ibid*, articles 17-18, p. 10-11.

<sup>57</sup> *Ibid*, article 24, p. 13. Consulter aussi l'article 25 (p. 13) afin de connaître les droits des États côtiers dans ces eaux.

perturbent pas d'une quelconque manière les activités de l'État riverain<sup>58</sup>. Nous avons exposé sommairement les différences entre ces deux types de passage. Par contre, il y a certaines combinaisons potentielles dans le droit international qui pourraient faire du passage du Nord-Ouest une voie de passage en transit (même si le Canada réussissait à démontrer que ses eaux archipélagiques sont des eaux intérieures) ou une voie de passage inoffensive (même si le passage du Nord-Ouest était déterminé comme étant un détroit international). Nous y reviendrons dans le chapitre 5.

## 2.2 Une revue de la littérature

Pour bien saisir quelles sont les frictions qui existent entre les États-Unis et le Canada dans l'Arctique, il faut d'abord préciser que la perception du territoire par les deux États n'est pas la même. Les Américains perçoivent l'Arctique simplement sous son côté fonctionnel. Cependant, les Canadiens ont un attachement profond pour ce territoire qui va au-delà de son exploitation matérielle et économique<sup>59</sup>. Durant la Guerre froide, ils voyaient la région arctique comme une protection naturelle face à une menace armée. En effet, ce territoire aux propriétés géographiques hostiles offrait une sécurité face à une invasion qui aurait pu potentiellement provenir du Nord<sup>60</sup>. Quant aux Américains, ils voulaient simplement protéger la région afin d'assurer leur sécurité<sup>61</sup>. Le contrôle de l'espace était capital, car « [l']Arctique est l'endroit où le globe se resserre comme le moyeu d'une roue.<sup>62</sup> » Cette image, proposée par Caldwell, nous démontre le caractère géopolitique et géostratégique de tous les passages maritimes situés dans le Nord. L'océan Arctique permet véritablement un

---

<sup>58</sup> *Ibid*, article 19, p. 11.

<sup>59</sup> D. Lenarcic et R. Reford, « Sovereignty versus defence : the Arctic in Canadian-American relations », In E. J. Dosman et al., *Sovereignty and Security in the Arctic*, sous la dir. de E. J. Dosman, Londres, New York, Routledge, 1989, p. 171.

<sup>60</sup> Merritt, In Berger et al., p. 23.

<sup>61</sup> Caldwell, p. 35-36.

<sup>62</sup> *Ibid*, p. 93 : trad. libre.

accès rapide à d'autres mers et océans<sup>63</sup>. Partout dans le monde, les autorités comprennent l'importance de contrôler des bras de mers, « puisque la survie, en cas de conflit, tient souvent à la possibilité de recevoir par bateaux ravitaillement et renforts.<sup>64</sup> » Conséquemment, nous comprenons qu'il y a un lien entre la praticabilité d'un passage (en l'occurrence le passage du Nord-Ouest) et sa valeur du point de vue de la sécurité nationale.

Les composantes économiques et démographiques ont fait progressivement leur entrée dans les calculs des dirigeants dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ces données ont pris de plus en plus de place avec l'augmentation des échanges commerciaux après la fin de la Deuxième Guerre mondiale. La circulation maritime est devenue importante pour relier les différents marchés mondiaux. Les sous-marins ont fait apparaître une troisième dimension dans les eaux, rajoutant ainsi à l'importance d'avoir le contrôle des voies navigables<sup>65</sup>. Conséquemment, une route maritime internationale dans l'archipel Arctique servirait les intérêts militaires. Les sous-marins auraient la possibilité de passer dans les portions de routes complètement gelées du passage du Nord-Ouest<sup>66</sup>, puisqu'ils pourraient y circuler « selon leur mode normal de navigation<sup>67</sup> ». Par contre, ils devraient obligatoirement faire surface dans les détroits qui n'auraient pas le statut de passage international<sup>68</sup>. Il y a aussi des intérêts régionaux qui expliquent le besoin d'utilisation du passage du Nord-Ouest. La découverte importante de pétrole en Alaska (1968) a poussé la compagnie pétrolière Humble Oil à repérer une façon efficace et efficiente pour acheminer son produit sur la côte Est des États-Unis; ce qui a d'ailleurs été fait. En 1969, le gouvernement

---

<sup>63</sup> *Ibid*, p. 93.

<sup>64</sup> Claval, p. 70.

<sup>65</sup> *Ibid*, p. 71.

<sup>66</sup> Caldwell, p. 92-93.

<sup>67</sup> Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 39, p. 18.

<sup>68</sup> *Ibid*, article 20, p. 11.

américain a donné son accord afin que le pétrolier *Manhattan* effectue un voyage aller-retour par le passage du Nord-Ouest<sup>69</sup>.

En ce début de XXI<sup>e</sup> siècle, la position américaine sur le statut du passage du Nord-Ouest n'est pas ferme. La fonte des glaces n'a pas encore mis les autorités face à un fait accompli. Conséquemment, l'idée de déclencher une discussion claire à ce sujet ne leur paraît pas essentielle<sup>70</sup>. Paul Cellucci, qui a été ambassadeur des États-Unis au Canada de 2001 à 2005, croit que les Américains devraient revoir leur politique extérieure en mettant fin à leurs prétentions sur le passage. Le terrorisme devient de plus en plus un problème : un passage international serait une avenue de plus pour frapper les États-Unis. C'est pourquoi il serait dans l'intérêt des Américains, croit Cellucci, que le contrôle du passage du Nord-Ouest soit étatique, en l'occurrence sous l'égide du Canada. Si le passage appartient totalement au Canada, les autorités auront plus facilement la possibilité d'empêcher l'entrée d'un navire qui représente une menace à la sécurité des Canadiens, et par ricochet à la sécurité des Américains<sup>71</sup>. L'argument de la sécurité est encore plus probant depuis le 11 septembre 2001 et solidifie l'idée que le passage devrait être sous le contrôle politique d'un seul État (et sympathique aux États-Unis)<sup>72</sup>. De plus, les enjeux pour le Canada dépassent les simples questions liées au terrorisme. Un accès à la région qui échapperait à la réglementation canadienne pourrait ouvrir la porte à toutes sortes d'activités illicites, notamment le transport de la drogue. Il y aurait inévitablement une augmentation des risques de déversements pétroliers. De plus, le mode de vie des Premières nations et l'équilibre de survie des animaux pourraient être affectés

---

<sup>69</sup> J. Kirton et D. Munton, « The *Manhattan* Voyages and their Aftermath », In Griffiths et al., p. 70-71.

<sup>70</sup> Huebert, p. 96.

<sup>71</sup> « Cellucci appuie le Canada », *La Presse* (Montréal), 20 août 2007, p. A8.

<sup>72</sup> D. Chrétien, « À nous les richesses de la banquise! », *L'actualité.com*, 1<sup>er</sup> septembre 2006.



davantage si le Canada perdait la mainmise sur son passage<sup>73</sup>. Le plaidoyer de Cellucci qui semble s'accorder à celui du Canada n'est apparemment pas adopté par le nouveau représentant de l'administration américaine. En effet, David Wilkins, l'actuel ambassadeur des États-Unis au Canada, désigné également sous l'administration de George Bush, croit plutôt que le passage du Nord-Ouest doit être soumis aux règles sur les détroits internationaux<sup>74</sup>.

Le Canada n'a jamais eu une ligne dure à l'égard de son passage. Il appert que les autorités canadiennes n'ont jamais envisagé de fermer le passage à la circulation maritime internationale. Cependant, le Canada veut avoir la possibilité et la liberté d'empêcher la circulation de tous les navires qui ne respecteraient pas sa législation<sup>75</sup>. Par conséquent, le message doit être sans ambiguïté : « Vous pouvez passer par ici, mais vous allez franchir le passage sous la surveillance et la responsabilité du Canada.<sup>76</sup> » Cette façon de faire serait sans doute suffisante pour assurer la souveraineté du Canada. Toutefois, cette possibilité (ou cette option) de restreindre le passage pourrait ne pas être une idée satisfaisante pour les Américains<sup>77</sup>. Ceux-ci ont déclaré officiellement que toutes les routes maritimes pouvant servir à joindre d'un côté comme de l'autre l'archipel Arctique sont internationales<sup>78</sup>. Cependant,

les États-Unis ne contestent pas tellement la position canadienne; ils contestent le précédent qui serait établi pour d'autres pays dans le monde où les États-Unis ont des intérêts stratégiques dans la navigation.<sup>79</sup>

---

<sup>73</sup> Huebert, p. 100.

<sup>74</sup> « L'opposition entre Washington et Ottawa persiste », *Cyberpresse.ca*, 31 octobre 2006.

<sup>75</sup> Canada, Affaires étrangères, *Commission parlementaire des Affaires étrangères sur la souveraineté canadienne dans l'Arctique*, 9 mai 1996; Canada, Affaires étrangères et commerce international, *La stratégie pour le Nord et la politique étrangère du Canada*, 22 mars 2005; Canada, Parlement du Canada, Chambre des communes, p. 6463 : Appendice D.

<sup>76</sup> L. Fortier, cité dans McCarthy.

<sup>77</sup> Canada, Affaires étrangères.

<sup>78</sup> Lasserre, « Détroits arctiques canadiens et russes ».

<sup>79</sup> Canada, Affaires étrangères.

Les Américains revendiquent donc le libre passage non seulement dans les eaux archipélagiques canadiennes, mais dans tous les détroits et les autres types de passages<sup>80</sup>, tels que le cap Horn et le détroit de Corfou<sup>81</sup>, auquel nous ferons amplement référence à partir du chapitre 5. Ils ne reconnaissent pas certaines zones qui sont considérées par les autorités russes comme étant des eaux intérieures dans le passage du Nord-Est<sup>82</sup>. Les Russes montrent aussi une certaine flexibilité dans le but d'éviter les conflits. Le Président de l'Union soviétique Mikhaïl Gorbatchev a affirmé en octobre 1987, lors d'un discours présenté à Mourmansk, que les navires étrangers pourraient éventuellement circuler dans le passage du Nord-Est<sup>83</sup>. Il comprenait les avantages géoéconomiques indéniables de celui-ci pour le transport maritime mondial. Toutefois, les Soviétiques (aujourd'hui les Russes) fixeraient les modalités dans le passage<sup>84</sup>.

---

<sup>80</sup> M. Perreault, « Les États-Unis lorgnent l'Arctique », *La Presse* (Montréal), 21 avril 2007, p. A15. De manière plus spécifique, les Américains veulent avoir accès à tous les passages maritimes situés dans l'Arctique : Osherenko et Young, p. 38.

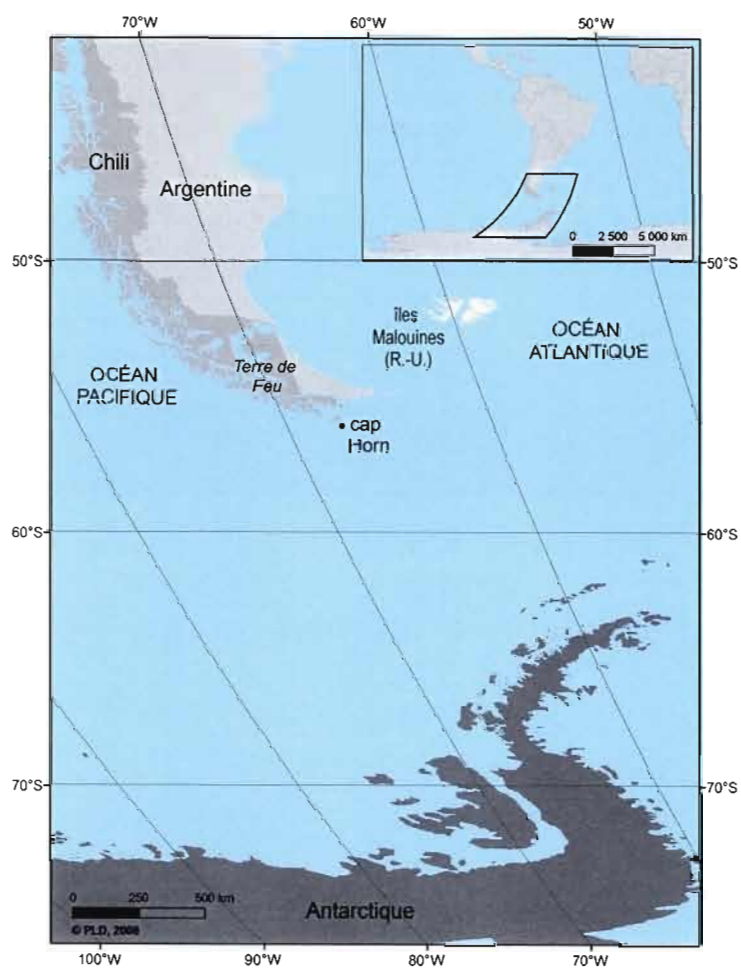
<sup>81</sup> P. Dufort, « Au-delà de la souveraineté dans l'archipel arctique, la fonte des glaces complexifie la donne géopolitique canadienne », *Points de mire*, vol. 8, n° 2 (19 fév 2007). Figures 2.1 et 5.2.

<sup>82</sup> Lasserre, « Détroits arctiques canadiens et russes ». Figure I.3.

<sup>83</sup> C. Simard, « Soviet Sovereignty in the Arctic Seas », *Northern Perspectives*, vol. 16, n° 4 (juil.-août 1988).

<sup>84</sup> Caldwell, p. 75.

Figure 2.1 Le cap Horn



## CHAPITRE III

### LA MÉTHODOLOGIE

#### 3.1 Le type de recherche

Notre recherche sera de type fondamental théorique. Ainsi, elle servira à faire avancer la connaissance de notre sujet dans un esprit de compréhension globale. Conséquemment, elle ne fournira pas d'applications immédiates et pratiques, car « [s]a préoccupation première est de préciser des concepts et de favoriser l'avancement théorique.<sup>85</sup> » De plus, elle suivra un modèle logico-déductif. Notre énonciation principale s'ouvrira sur des hypothèses spécifiques. Comme nous l'avons vu précédemment, la souveraineté maritime doit répondre d'abord à des critères de souveraineté terrestre. De plus, notre travail aura pour objectif de vérifier les constats émis par des chercheurs qui ont déjà exprimé leurs points de vue sur la souveraineté du Canada dans l'Arctique, plus spécifiquement sur le passage du Nord-Ouest. Notons que plusieurs documents utilisés dans notre mémoire datent de la fin des années 1980 et du début des années 1990. Cela s'explique par le fait que le sujet a grandement été traité à la suite du passage du brise-glace américain *Polar Sea* en 1985, et du renforcement des efforts relatifs à la souveraineté par les autorités canadiennes. Même si le passage de ce navire a été perçu comme un événement dérangeant à cette époque (et il appert que c'est toujours le cas de nos jours), nous aborderons le sujet à travers une lentille contemporaine en examinant ce qui s'est passé de significatif dans l'Arctique depuis ce temps. De nos jours, la fonte des glaces annoncée donne un nouvel élan au thème de la souveraineté dans l'Arctique canadien.

---

<sup>85</sup> M. Bédard, *Méthodologie et méthodes de la recherche en géographie*, Montréal, 5<sup>e</sup> éd. rev. et augm., Coop Uqam, 2007, p. 58.

### 3.2 Le cadre spatio-temporel

Notre mémoire couvre une période de temps relativement longue. En effet, cette période débutera avec la cession des territoires arctiques par le Royaume-Uni dans les années 1870 et 1880 (*voir* fig. 4.1). La raison en est simple : une des conditions essentielles pour démontrer sa mainmise sur un territoire est d'en avoir eu le contrôle de façon incessante (et idéalement sans faille et sans interruption) depuis le début de son histoire. Dans les procès visant à régler un litige territorial, il faut que les juges se rabattent sur une date de mésentente précise. Dans le cas du passage du Nord-Ouest, il n'y a pas de date clé; le Canada n'a pas été poursuivi jusqu'à ce jour devant une cour de justice internationale. Cependant, la traversée du passage du Nord-Ouest par le brise-glace américain *Polar Sea* au mois d'août 1985 pourrait potentiellement servir de point de référence afin de déstabiliser les revendications territoriales du Canada. La souveraineté canadienne dans les eaux de l'archipel Arctique ne semble pas avoir été secouée par un événement aussi fort que ce celui-là<sup>86</sup>. Nous savons que le Canada n'est à l'abri de rien, et ce, même s'il met des efforts toujours plus intenses pour sécuriser son territoire septentrional. De ce fait, nous allons faire part des derniers développements pertinents, relatifs à la souveraineté de l'archipel Arctique, qui sont disponibles à ce jour. Inévitablement, la perspective historique sera un pan important de ce travail.

---

<sup>86</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 4, 42.

### 3.3 La collecte des données, le traitement des données et la présentation des résultats

Nous privilégierons pour notre recherche l'observation documentaire. Nous croyons qu'il y a suffisamment de documents pertinents pour la réaliser à l'aide de cette méthode. Ainsi, nous ferons ressortir les publications officielles et les textes de loi émis par le gouvernement canadien. Nous présenterons également les déclarations des autorités et des plans de sécurité concernant l'Arctique. Ces documents nous aideront à analyser la mainmise effective (réelle et envisagée) du Canada dans le Nord. Nous utiliserons, bien entendu, les jugements internationaux en ce qui concerne la souveraineté. Nous évoquerons les ouvrages qui traitent de la souveraineté de façon générale, et plus spécifiquement sur le passage du Nord-Ouest. Au sujet des litiges territoriaux, peu de jugements ont été prononcés par les différentes cours internationales de justice : Cour permanente de justice internationale (CPJI), Cour internationale de justice (CIJ) et Cour permanente d'arbitrage (CPA)<sup>87</sup>. Néanmoins, nous utiliserons la jurisprudence pertinente afin de répondre à notre question de recherche. À noter que nous n'utiliserons pas les jugements internationaux en matière de souveraineté pour fin d'étude comparative. Les causes nous serviront plutôt de support pour faire ressortir ce qui interpelle véritablement les juges au moment de prononcer leur décision. Nous croyons pouvoir déterminer le bien-fondé ou non du Canada de considérer l'archipel Arctique comme étant le sien avec l'aide de ces

---

<sup>87</sup> La CPA juge des litiges qui impliquent non seulement des États mais également des entreprises privées, des institutions internationales, etc. Elle couvre donc la sphère du droit international privé ainsi que celle du droit international public. Deux conventions ont établi ses bases institutionnelles, en 1899 (année de sa création) et en 1907. Le Canada et les États-Unis sont devenus parties à chacune d'elles, respectivement en 1960 et 1994, et en 1900 et 1910 : Cour permanente d'arbitrage. La CIJ est la cour de justice centrale de l'Organisation des Nations Unies (ONU). Elle ne juge que des causes entre les différents États. Ceux-ci doivent être membres de l'Organisation pour y être assujettis. La CPJI est l'ancien nom de cette cour; le changement a eu lieu la même année où la Société des Nations (SDN) a été remplacée par l'ONU, soit en 1946 : Cour internationale de justice. En 1984, les Américains ont rejeté la juridiction de la CIJ. Toutefois, ils ont toujours la possibilité de poursuivre un État devant cette cour si ce dernier lui donne son accord : D. M. McRae, « Arctic Sovereignty? What is at Stake? », *Behind the Headlines*, vol. 64, n° 1, Toronto, Canadian Institute of International Affairs, janvier 2007, p. 12.

différents jugements. En ce qui concerne le volet des lignes de base droites et du passage international, nous nous référerons aux jugements en la matière (le droit coutumier) ainsi qu'aux différentes conventions applicables (le droit conventionnel)<sup>88</sup>. Les propos de spécialistes, notamment américains, provenant d'un ensemble de disciplines, seront considérés. Nous consulterons des monographies, des articles et des périodiques qui ont été écrits par des juristes en droit international, des géographes, des politologues et des historiens. Le traitement des données sera mené de façon qualitative. Cette méthode nous permettra d'interpréter et d'apprécier la valeur des concepts dans cette étude juridico-historique.

---

<sup>88</sup> Le droit conventionnel international fait appel aux règles internationales qui ressortent des conventions auxquelles les États décident de s'assujettir. Le droit coutumier international fait ressortir des principes (des référents) à travers des jugements prononcés, sur une ou des causes entre deux ou plusieurs parties, par des juges siégeant à une cour internationale.

## CHAPITRE IV

### LA SOUVERAINETÉ CANADIENNE SUR LE TERRITOIRE TERRESTRE DE L'ARCHIPEL ARCTIQUE

#### 4.1 Introduction

La souveraineté sur le territoire terrestre de l'archipel Arctique semble être acquise par le Canada de nos jours<sup>89</sup>. Néanmoins, il faut prendre en considération que la souveraineté d'un État sur un territoire est toujours précaire. Ce n'est pas parce qu'elle a été acceptée ou a été acceptable à un moment donné qu'elle le sera pour toujours<sup>90</sup>. Nos recherches ne nous ont pas permis de trouver un cas en droit international où un État a perdu sa souveraineté lors d'une simple contestation territoriale (et non lors d'une revendication débattue) par un ou des États. Cependant, nous croyons que cela pourrait se produire si un État ne répondait pas aux exigences minimales et satisfaisantes des cours de justice internationales. Nous y reviendrons dans la section 4.3. En ce sens, nous croyons que certains États pourraient chercher des failles au bien-fondé de la souveraineté canadienne dans l'Arctique. Cela aurait pour objectif de faire perdre au Canada sa souveraineté sur son territoire terrestre et de démontrer qu'il n'a pas eu un contrôle efficace sur le passage du Nord-Ouest (voire sur l'ensemble des eaux archipélagiques). Nous diviserons en deux sections le présent chapitre. La première marquera l'histoire et l'investissement canadien dans le Nord, depuis la cession des territoires arctiques par le Royaume-Uni jusqu'à la fin de la Guerre froide. Dans la deuxième section, nous passerons en revue les jugements internationaux pertinents en matière de souveraineté. Nous mentionnerons les raisons

---

<sup>89</sup> Byers et Lalonde, « Eaux de l'Arctique »; Caldwell, p. 90; W. H. Critchley, « Defence and Policing in Arctic Canada », In Griffiths et al., p. 214; Huebert, p. 94; Lasserre et Rivard, p. 2; McRae, « Loss by Dereliction? ».

<sup>90</sup> McRae, « Loss by Dereliction? ».



qui nous ont incité à insister sur ceux-ci dans le cadre de ce mémoire. Ensuite, nous ferons ressortir les éléments pertinents et déterminants en matière de souveraineté.

#### 4.2 L'investissement canadien dans l'archipel Arctique à travers les différentes périodes de son histoire

Nous verrons dans cette section les efforts entrepris par le Canada afin de sécuriser son territoire terrestre. La période étudiée s'échelonne de 1870, donc de la première cession des terres archipélagiques par le Royaume-Uni, jusqu'à la fin des années 1980, au moment des derniers engagements de défense du Canada à la fin de la Guerre froide.

##### 4.2.1 De la cession territoriale par le Royaume-Uni jusqu'à la fin des années 1930

Le Royaume-Uni a cédé au Canada ses territoires arctiques en Amérique du Nord par deux transferts. En 1870, les TNO et la Terre de Rupert ont été les premiers territoires cédés au Canada. Ils étaient constitués d'une vaste région continentale au nord-ouest du Québec et de l'Ontario ainsi que d'une autre au sud-ouest de l'île de Baffin. En 1880, c'est tout le reste du territoire britannique dans l'Arctique qui a été remis aux autorités canadiennes. C'est-à-dire tout l'archipel Arctique moins la portion qui avait déjà été cédée 10 ans plus tôt<sup>91</sup>. Ces deux épisodes servent de référence juridique importante. En effet, lors d'une cession territoriale d'un État à un autre, l'État bénéficiaire hérite également de l'historique des découvertes au même titre que s'il les avait lui-même effectuées<sup>92</sup>. Nous comprenons donc que même si le territoire de la Nouvelle-France s'étendait sur des îles de l'archipel Arctique avant le traité

---

<sup>91</sup> Caldwell, p. 2. Figure 4.1.

<sup>92</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 9.

d'Utrecht (France/Royaume-Uni)<sup>93</sup>, cela ne cause aucune brisure historique. Le Canada peut faire remonter son historique dans l'Arctique au XVI<sup>e</sup> siècle<sup>94</sup>. En 1576, Martin Frobisher est devenu le premier explorateur britannique à investiguer le territoire de l'archipel Arctique. Ses concitoyens étaient passés sur presque toutes les eaux de la région en 1859<sup>95</sup>.

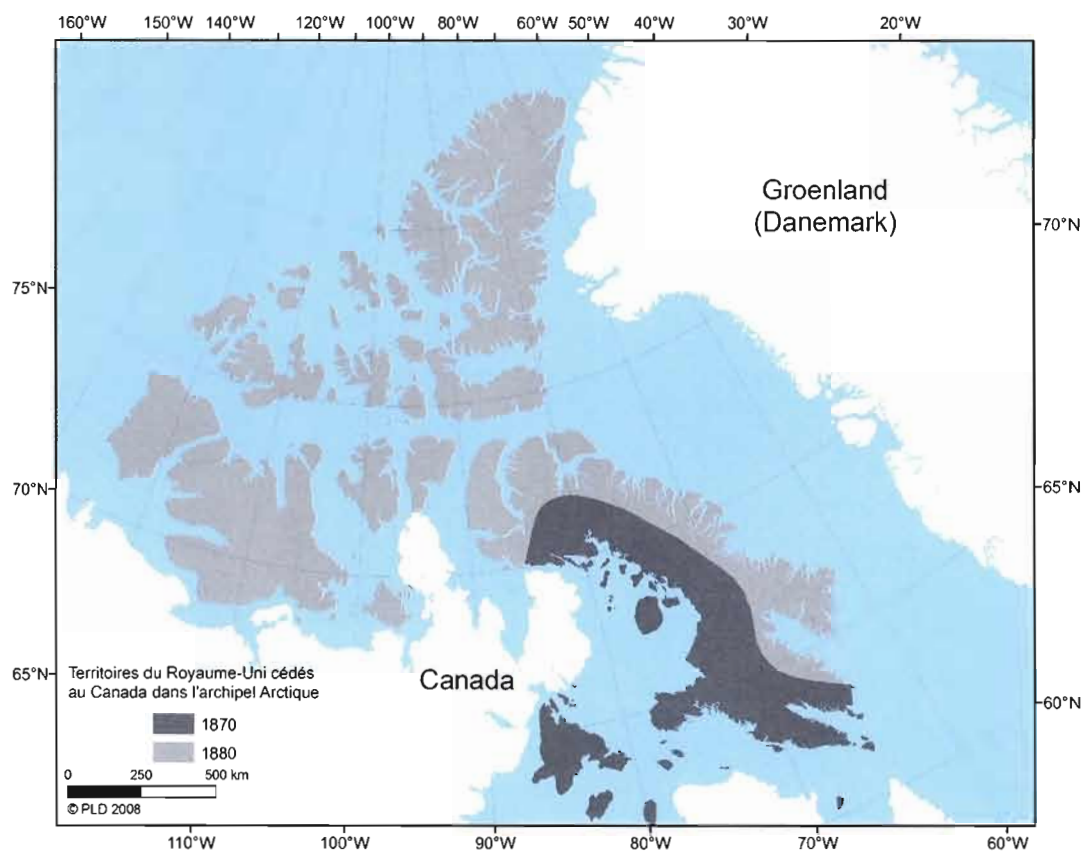
---

<sup>93</sup> R. Lahaise, *Nouvelle-France – English Colonies : L'impossible coexistence, 1606-1713*, Sillery, Septentrion, 2006, p. 16.

<sup>94</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 9.

<sup>95</sup> M. Byers et S. Lalonde, « Who Controls the Northwest Passage? », 7 juin 2006, p. 10.

Figure 4.1 Les cessions territoriales du Royaume-Uni au Canada dans l'archipel Arctique en 1870 et 1880



Sources : Canada, Bibliothèque et Archives Canada, « Cartes : 1667-1999 », In *La Confédération canadienne*, 2005; D. Pharand, « The Arctic Waters and the Northwest Passage : A Final Revisit », *Ocean Development & International Law*, vol. 38, n° 1, Londres, Taylor & Francis, 2007, p. 9.

En 1895, le Canada a commencé à faire entendre ses véritables intentions sur ce territoire aux limites frontalières quelque peu abstraites. Les autorités canadiennes ont évoqué que tous les territoires qui n'étaient pas occupés par les Britanniques dans l'archipel Arctique faisaient tacitement partie des ententes de cession territoriale<sup>96</sup>. Néanmoins, il ne semble pas exister de registres qui nous permettraient d'interpréter que les différentes prises de possession de l'archipel Arctique par les Britanniques incluaient également les eaux limitrophes<sup>97</sup>. Dans le but d'appuyer ses revendications, le Canada a commencé à mettre sur pied des expéditions afin d'y assurer un contrôle effectif nécessaire. En 1897, le capitaine William Wakeham, sous les indications du gouvernement de Wilfrid Laurier<sup>98</sup>, s'est rendu dans l'Arctique pour solidifier la mainmise canadienne sur ses eaux. Il a sillonné la baie d'Hudson et, par la suite, il s'est arrêté à Kekerten Harbour, dans une station de baleiniers (*voir* fig. 4.2). Il a revendiqué l'île et tous les territoires environnants comme étant sous pleine juridiction canadienne. C'était la première fois que le Canada commandait une patrouille afin de montrer ses revendications sur son territoire archipélagique<sup>99</sup>. Toutefois, ces incursions sporadiques ne semblaient pas être suffisantes pour assurer une reconnaissance universelle. Le Canada ne pouvait prétendre à une souveraineté réelle sur l'ensemble des îles de son archipel Arctique au début du XX<sup>e</sup> siècle<sup>100</sup>.

Néanmoins, plusieurs expéditions se sont succédé en ce début de siècle pour réaffirmer la souveraineté canadienne dans l'archipel Arctique. En 1903, le capitaine Albert P. Low et six membres de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC) sont allés effectuer une patrouille de reconnaissance pour faire la démonstration d'une occupation effective sur les eaux archipélagiques. Un poste de contrôle a été créé à

---

<sup>96</sup> Caldwell, p. 4.

<sup>97</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 9.

<sup>98</sup> Il a été Premier ministre du Canada de 1896 à 1911.

<sup>99</sup> Grant, p. 7.

<sup>100</sup> Caldwell, p. 8.

Fullerton Harbour, situé au nord-ouest de la baie d'Hudson. L'année suivante, Low s'est rendu encore plus au nord, à cap Herschel, sur l'île d'Ellesmere, à bord du *Neptune*. Il y a laissé sur un amas de pierre un registre faisant état des revendications canadiennes. En plus, Low a érigé un drapeau canadien sur place en guise de symbole des revendications. L'île Somerset a été l'autre destination majeure de ce périple où une cérémonie analogue a été organisée pour revendiquer une fois de plus la souveraineté du Canada dans le Nord. (Nous ne connaissons pas le lieu exact de cette cérémonie). En plus de faire valoir les prétentions canadiennes, les membres de l'expédition ont mené certains types d'études scientifiques. Des postes de surveillance gérés par des policiers ont aussi été installés dans l'ouest de l'Arctique au cours de l'année 1903, plus précisément à l'île Herschel et à Fort McPherson. La création de ces postes a eu une portée directe sur le bien-être de la population inuite, puisqu'elle a permis de repousser les ardeurs de certains baleiniers américains. En effet, ces pêcheurs abusaient et éreintaient les Premières nations à des fins mercantiles<sup>101</sup>. « [L]e Canada a pour la première fois servi ouvertement un avertissement au monde entier qu'il acceptait les responsabilités liées à sa souveraineté dans l'Arctique continental et sur les îles au-delà de celui-ci [...].<sup>102</sup> » Au moment où le Canada a décidé d'installer des postes de police dans l'Arctique, son occupation est devenue effective, même si sa présence était limitée. En somme, le Canada a pris au sérieux le fait que son territoire arctique devait être suffisamment occupé. Tout cela afin d'éviter qu'un État ne l'occupe de manière à ce que le territoire soit cerné sur son flanc nord<sup>103</sup>.

Le Canada a donné son approbation à une autre série de voyages dans l'Arctique. L'expédition de 1906-1907 du capitaine Joseph-Elzéar Bernier avait

---

<sup>101</sup> Grant, p. 10-11.

<sup>102</sup> D. Jenness, cité dans Grant, p. 10 : trad. libre.

<sup>103</sup> Caldwell, p. 89.

spécifiquement pour objectif de laisser sur les îles, le long de son itinéraire, des registres sur des amas de pierre afin d'y marquer la souveraineté du Canada. Par la suite, l'expédition de 1908-1909, tout comme celle de 1910-1911 ont aussi eu comme but d'ériger des amas de pierre sur des îles situées sur leur passage afin de pourvoir aux mêmes objectifs. L'équipe de Bernier s'est assurée, au cours de ces deux périodes, que les baleiniers et les autres pêcheurs étrangers se soumettraient aux lois canadiennes. Il leur a vendu des permis de pêche au nom du gouvernement du Canada<sup>104</sup>. Au cours de ses trois expéditions, Bernier s'est surtout évertué à patrouiller dans le détroit de Parry, du détroit de Lancaster jusqu'à l'île Melville. Il a également navigué à l'est et au nord de l'île de Baffin, sur la côte à l'est de l'île Devon ainsi que dans le golfe de Boothia<sup>105</sup>. Avec son équipe il a érigé une plaque à Winter Harbour, sur l'île Melville, le 1<sup>er</sup> juillet 1909, lors de l'expédition de 1908-1909. Cette plaque faisait mention du fait que le Canada revendiquait toutes les terres dans l'Arctique en suivant le principe de la théorie des secteurs (en fait, on y avait inscrit les limites territoriales qui lui revenaient)<sup>106</sup>. En 1907, cette théorie avait été une idée du sénateur canadien Pascal Poirier. Sommairement, elle évoquait que tous les États arctiques, sur leur portion arctique, pouvaient légitimement revendiquer toutes les terres, même celles qui n'avaient pas été découvertes, qui sont situées à l'intérieur de leurs méridiens frontaliers extérieurs jusqu'au pôle Nord. D'après cette théorie, les frontières extérieures du Canada sont le 60° et le 141° de longitude

---

<sup>104</sup> *Ibid*, p. 8.

<sup>105</sup> Canada, Affaires indiennes et du Nord. *Le capitaine J.-E. Bernier et la souveraineté du Canada dans l'Arctique*, rédigé par Y. Dorion-Robitaille, Ottawa, Approvisionnement et Services Canada, 1978, p. 57, 64, 70 : Consulter cet ouvrage pour voir l'itinéraire détaillé des expéditions de Bernier à bord du *Arctic*. À noter que le détroit de Parry est le nom qui est donné à l'ensemble des détroits situés à partir du détroit de Lancaster jusqu'au détroit de M'Clure : D. Finlayson, « Parry, détroit de », In *Encyclopédie canadienne*, Fondation Historica, 2008. Figure 4.2.

<sup>106</sup> Caldwell, p. 8; D. Francis, « Bernier, Joseph-Elzéar », In *Encyclopédie canadienne*, Fondation Historica, 2008. Figures 4.2, 4.3 et 4.4.

ouest<sup>107</sup>. Les principes universels de cette théorie donnaient inévitablement une crédibilité supplémentaire aux revendications canadiennes. Par contre, le Premier ministre canadien Laurier n'était pas favorable à l'établissement légal des frontières selon les prémisses de la théorie des secteurs. Il croyait plutôt que le contrôle du territoire par une force de sécurisation représentait la manière la plus éloquente de faire valoir sa souveraineté. La découverte d'autres terres était donc d'une importance primordiale à ce moment. C'est la raison pour laquelle Bernier a décidé de continuer de faire des actions tangibles pour renforcer la souveraineté, notamment à l'ouest de l'archipel Arctique, plutôt que de s'en remettre simplement aux principes figés de la théorie des secteurs<sup>108</sup>. À la veille de la Première Guerre mondiale, le gouvernement canadien a compris qu'il devait encore déployer des moyens dans le Nord pour solidifier sa souveraineté sur les îles non habitées. C'est Vilhjalmur Stefansson<sup>109</sup> qui a fait comprendre aux autorités canadiennes qu'elles devaient tirer avantage de l'insouciance générale des autres États face aux territoires septentrionaux. Cet explorateur de l'Arctique a signalé alors aux instances gouvernementales que l'avancée danoise dans l'Arctique pouvait éventuellement hypothéquer les revendications canadiennes vers le pôle Nord. En effet, si le Danemark avait réussi à asseoir sa souveraineté sur l'île d'Ellesmere, le Canada aurait perdu une portion considérable de son territoire selon les frontières établies par la théorie des secteurs. À l'origine, les voyages projetés de Stefansson n'avaient pas vraiment d'intérêt pour les autorités canadiennes, puisqu'ils étaient destinés principalement à la recherche scientifique. Or l'Expédition canadienne dans l'Arctique (1913 à 1918) n'avait pas initialement un mandat des autorités pour sécuriser le territoire<sup>110</sup>. Progressivement,

---

<sup>107</sup> Besnault, p. 317-319; Caldwell, p. 7-8. Nous remarquons donc que c'est la frontière maritime entre le Groenland et le Canada qui a été prise en compte, probablement afin qu'il n'y ait pas de frange territoriale entre les deux territoires qui soit laissée sans maître. Figures 1.1 et 1.3.

<sup>108</sup> Grant, p. 11-12.

<sup>109</sup> Un explorateur de l'Arctique d'origine canadienne ayant vécu principalement aux États-Unis : Grant, p. 12.

<sup>110</sup> Caldwell, p. 12-13. Figure 4.2.

le Canada a suivi l'appel de Stefansson pour ce faire. En renonçant à ses engagements avec la « National Geographic Society » et le « American Museum of Natural History », le gouvernement canadien était désormais d'accord pour financer l'expédition<sup>111</sup>. Il ne faut cependant pas oublier de mentionner que Stefansson s'est servi de sa citoyenneté américaine pour faire pression sur le Premier ministre du Canada, Robert Borden. L'explorateur lui a indiqué qu'il avait toujours la possibilité de revendiquer les îles découvertes au nom du gouvernement des États-Unis<sup>112</sup>! En définitive, le bilan de son expédition a été un succès pour le Canada. Elle a véritablement dépassé le cadre scientifique de la mission initialement projetée<sup>113</sup>.

[S]a contribution en terme de connaissance scientifique et de la cartographie du littoral est incalculable. [...] Qui plus est, la découverte de quatre îles majeures [...] a seulement confirmé la crainte qu'il y aurait peut-être d'autres îles qui se trouveraient au nord, non découvertes et non réclamées.<sup>114</sup>

Les îles en question sont celles de Brock, Borden, Lougheed et Meighen<sup>115</sup>. En somme, Stefansson a exploré la portion ouest et nord-ouest de l'archipel Arctique. Il a navigué autour des îles Melville, Victoria et Banks et, vers l'est, il s'est rendu à l'île qui porte aujourd'hui son nom. Il a navigué aux alentours de la majorité des îles à l'ouest de l'île Axel Heiberg<sup>116</sup>. Au cours de ces années, le chef d'expédition a compris les vertus géostratégiques de l'Arctique. Ce territoire pouvait favorablement être exploité pour relier les continents nord-américain, asiatique et européen avec l'utilisation de sous-marins et d'avions. Subséquemment, les autorités canadiennes

---

<sup>111</sup> Grant, p. 12.

<sup>112</sup> Caldwell, p. 12-13.

<sup>113</sup> Grant, p. 12.

<sup>114</sup> *Ibid*, p. 12 : trad. libre.

<sup>115</sup> *Ibid*, p. 12. Figure 4.2.

<sup>116</sup> « Expédition canadienne dans l'Arctique (1913-1918) », *Civilisations.ca*, Société du Musée canadien des civilisations, 2003 : Consulter ce site Internet pour voir l'itinéraire détaillé des expéditions de Stefansson dans l'Arctique. Figure 4.2.



ont mis en branle de nouvelles mesures pour sécuriser davantage leur territoire archipélagique. Leur but était de s'assurer qu'il n'y aurait plus d'îles qui pourraient éventuellement échapper au contrôle canadien. D'autres raisons ont motivé les autorités à encourager et à commanditer de telles expéditions. Des compagnies étrangères continuaient d'abuser des Premières nations dans l'archipel<sup>117</sup>. Au tournant des années 1920, le Canada a dû mater certaines revendications territoriales étrangères dans son secteur. Il a expressément mentionné en 1921 aux autorités danoises que les nouvelles revendications territoriales de Knud Rasmussen<sup>118</sup> sur l'île d'Ellesmere n'étaient pas valides. De son côté, le gouvernement danois a prétendu que l'île n'était qu'un territoire sans maître. Par contre, s'il devait y avoir une autorité juridique compétente sur la région, elle devait forcément provenir de son centre de commandement local situé à Thulé, au Groenland. Même si les autorités danoises ont reçu favorablement les revendications de Rasmussen, elles n'y ont pas accordé d'importance à la suite de l'expédition canadienne sur l'île en 1922. J. D. Craig et son équipe ont eu le mandat de renforcer le contrôle effectif du Canada sur l'île d'Ellesmere. Leur équipe, constituée de 43 personnes, a quitté Québec le 17 juillet 1922 vers le Nord. Dix gendarmes de la GRC, divisés en deux groupes, ont été laissés à des points stratégiques : Pond Inlet sur l'île de Baffin et Craig Harbour sur l'île d'Ellesmere. Chacun des groupes avait de la nourriture et du matériel pour être autonome pendant deux ans. Des postes de contrôle ont été progressivement ajoutés sur ces deux îles ainsi que sur les îles Devon et Victoria. (Nous ne connaissons pas leurs emplacements exacts). Le capitaine Joseph-Elzéar Bernier ainsi que J. D. Craig, le responsable de l'expédition, sont revenus avec les autres membres de l'équipe, à Québec, le 2 octobre de la même année<sup>119</sup>. Au cours des années 1920, les stations canadiennes dans l'Arctique étaient équipées pour prendre des relevés

---

<sup>117</sup> Caldwell, p. 9, 12. D'ailleurs, ces patrouilles annuelles ont duré jusqu'à la fin des années 1950 : Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 9.

<sup>118</sup> Explorateur danois (1879-1933) travaillant pour le compte du Royaume du Danemark.

<sup>119</sup> Caldwell, p. 9-11. Figure 4.2.

météorologiques. Elles devenaient aussi des relais stratégiques pour les communications et la logistique<sup>120</sup>.

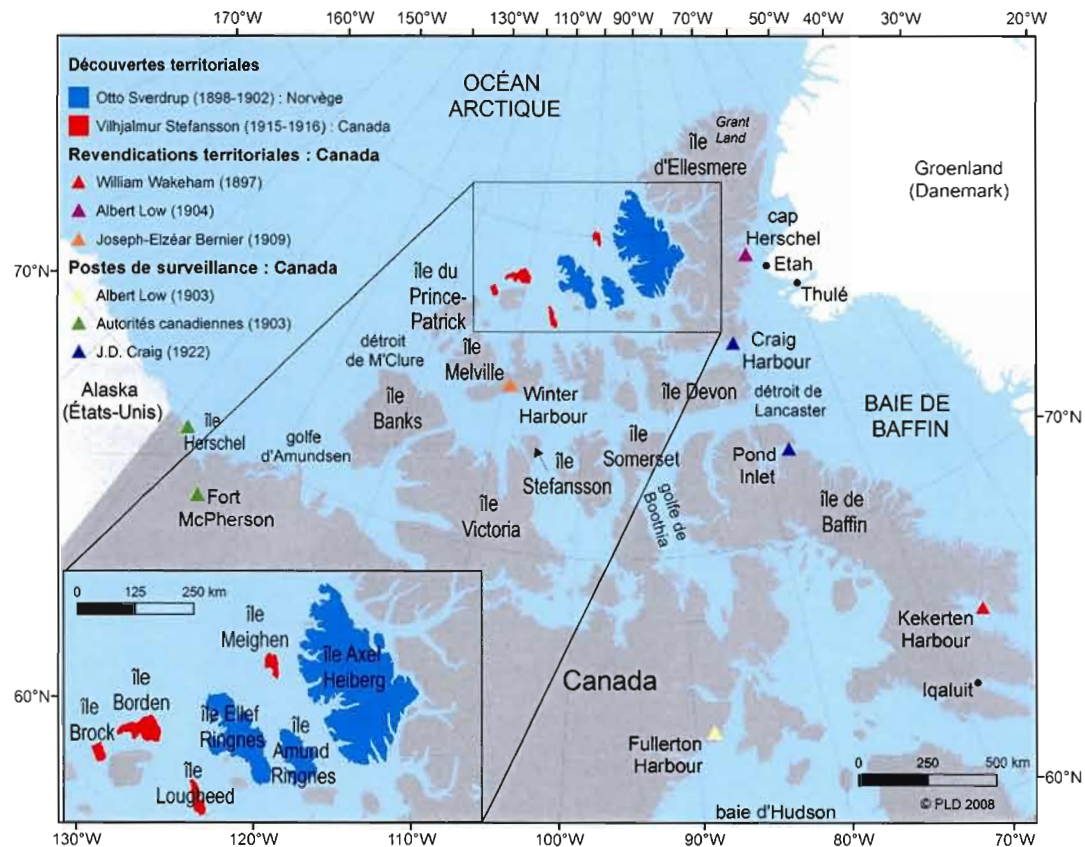
De son côté, Stefansson planifiait un autre voyage dans l'archipel Arctique. Cette fois-là son expédition l'a mené sur l'île Wrangel qui était pourtant dans le secteur soviétique (voir fig. 1.3). Stefansson a revendiqué l'île au nom de l'État canadien en 1921. Au moment même de cette revendication, plusieurs États ont rapidement été interpellés : l'Union soviétique, les États-Unis et le Royaume-Uni. À cause de la pression diplomatique d'États dominants, Stefansson a cru qu'il était préférable de se débarrasser de ses droits. Toutefois, cette vente au représentant Américain, Carl Lomen, n'a pas eu pour effet de donner plus de poids aux revendications américaines. En effet, le 20 août 1924, les Soviétiques ont délogé par la force l'expédition américaine en cours. Les manières de faire reconnaître un territoire terrestre dans l'Arctique se résument la plupart du temps à des ententes entre les États. Cependant, la mainmise soviétique sur l'île Wrangel représente une exception, puisqu'elle a nécessité une mobilisation militaire. L'envoi du bateau *Red October* a démontré que les Soviétiques voulaient et pouvaient avoir le contrôle intégral de leur secteur. Tout cela avant même d'avoir officiellement établi leurs frontières sur la base de cette théorie le 15 avril 1926. L'épisode concernant l'île Wrangel représentait un pôle de référence marquant pour les revendications canadiennes dans l'Arctique. À partir de ce moment, le Canada a seulement revendiqué les territoires situés dans son secteur<sup>121</sup>.

---

<sup>120</sup> Grant, p. 15 : Au niveau civil, les autorités ont commencé dès le début des années 1920 à faire la compilation des naissances et des décès et elles ont produit le premier recensement officiel. De plus, le gouvernement a accordé les premières subventions et a commencé à faire du recrutement pour soutenir les hôpitaux locaux.

<sup>121</sup> Caldwell, p. 13-15, 72, 89.

Figure 4.2 Les expéditions dans l'Arctique à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle



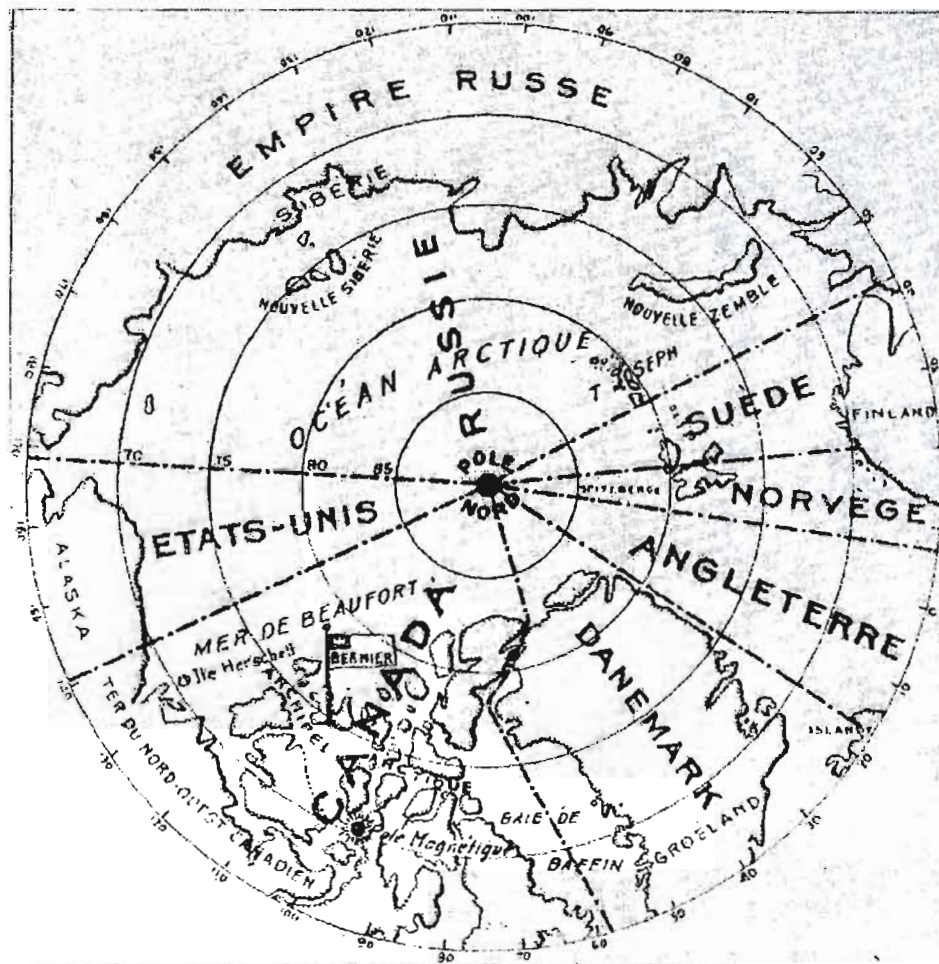
Sources : D. Finlayson, « Sverdrup, îles », In *Encyclopédie canadienne*, Fondation Historica, 2008; N. F. Caldwell, *Arctic Leverage : Canadian Sovereignty and Security*, New-York, Praeger, 1990, p. 9-10; S. D. Grant, *Sovereignty or Security?*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988, p. 7, 10, 12; « Expédition canadienne dans l'Arctique (1913-1918) », *Civilisations.ca*, Société du Musée canadien des civilisations, 2003; D. Francis, « Bernier, Joseph-Elzéar », In *Encyclopédie canadienne*, Fondation Historica, 2008; D. Hayes, *Historical Atlas of the Arctic*, Vancouver, Douglas & McIntyre, Seattle, University of Washington Press, 2003, p. 162-163, 174. Nous avons seulement représenté sur la carte les actions entreprises que nous pouvions localiser précisément.

Figure 4.3 Le capitaine Bernier et son groupe d'expédition à Winter Harbour (Parry's Rock) en 1909 : pose d'une plaque commémorative marquant la souveraineté du Canada



Source : D. Francis, « Bernier, Joseph-Elzéar », In *Encyclopédie canadienne*, Fondation Historica, 2008.

Figure 4.4 La théorie des secteurs vue par le capitaine Bernier



Source : *Le Temps*, le lundi 18 octobre 1909, In Canada, Affaires indiennes et du Nord, *Le capitaine J.-E. Bernier et la souveraineté du Canada dans l'Arctique*, rédigé par Y. Dorion-Robitaille, Ottawa, Approvisionnement et Services Canada, 1978, p. 68 : Le 16 octobre 1909, le capitaine Bernier a présenté ce croquis représentant les frontières établies par la théorie des secteurs au Club canadien d'Ottawa. Le Premier ministre Wilfrid Laurier a assisté à la conférence concernant la souveraineté canadienne dans l'Arctique. Sur cette carte, nous remarquons qu'il y a une certaine disparité avec la théorie des secteurs initiale proposée par le sénateur Poirier en 1907. Nous ne savons pas s'il s'agit d'erreurs ou d'adaptations. D'abord, la Suède ne bénéficiait pas (et ne bénéficie toujours pas) d'un accès maritime aux eaux arctiques qui aurait pu lui conférer un droit quelconque selon cette théorie. Le territoire anglais (où il aurait fallu indiquer le Royaume-Uni) a avantageusement été représenté sur la carte, puisque sa section se rend jusqu'au territoire groenlandais. Sans compter que le Royaume-Uni ne touche même pas à la zone arctique.

En 1925, le Canada a dû faire face à la première véritable menace à son intégrité territoriale dans l'Arctique par les États-Unis. D. B. MacMillan était un scientifique américain et il projetait de faire une expédition dans l'archipel Arctique pour y effectuer des relevés. Le trajet devait relier le Maine à Etah, situé sur la côte Ouest du Groenland (voir fig. 4.2). Il bénéficiait du soutien de la « United States Navy » et de la « National Geographic Society ». Afin de mieux protéger son territoire, le Canada avait passé un amendement à la *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest* le 1<sup>er</sup> juin 1925. Les nouvelles dispositions de cette loi évoquaient que toutes les expéditions étrangères qui passeraient sur son territoire devraient recevoir une autorisation. Cette loi avait été promulguée afin d'assurer que les revendications canadiennes soient comprises dans l'Arctique. En 1925, le ministre de l'Intérieur du Canada a profité de cette période de litige diplomatique avec les États-Unis pour rappeler du même coup que le pôle Nord représentait la limite septentrionale absolue du Canada dans l'Arctique. Quelques jours avant le début de l'expédition, soit le 15 juin, les États-Unis ont été prévenus officiellement par les autorités canadiennes que cette expédition nécessiterait un permis. Frank B. Kellogg, alors secrétaire d'État américain, n'était pas convaincu des revendications du Canada dans l'archipel Arctique. Conséquemment, il a voulu que celui-ci démontre des preuves concrètes pour appuyer ses revendications sur la région. Le 2 juillet 1925, le Canada a répondu aux inquiétudes du Secrétaire d'État en faisant mention qu'il y avait cinq postes de contrôle à l'est de l'archipel Arctique. Les personnes placées à ces postes agissaient au nom du gouvernement comme autorités policières et douanières et elles avaient également un rôle social : veiller au bien-être des Premières nations, s'occuper des recensements, recueillir des données topographiques et météorologiques. La missive faisait également mention de l'aide que le Canada était disposé à fournir pour assister l'expédition américaine. Le 18 juillet 1925, Kellogg a laissé entrevoir qu'il allait analyser éventuellement les prétentions canadiennes. Il ne semblait pas nécessairement convaincu de la véracité de ces affirmations. Néanmoins, les lois canadiennes ont été pleinement respectées par MacMillan au cours de ses expéditions



ultérieures, et le secrétaire d'État américain n'a finalement pas récrit aux autorités canadiennes à cette fin<sup>122</sup>. « En ne donnant pas suite aux revendications d'Ottawa, [...] Washington a essentiellement accepté la souveraineté canadienne dans l'archipel Arctique.<sup>123</sup> » La manière dont le Canada a géré ce dossier lui a ainsi donné de la crédibilité. Il était donc évident que le Canada ne laisserait pas un événement entacher son intégrité territoriale dans l'Arctique<sup>124</sup>. L'année 1925 est une année charnière sur le plan légal pour les autorités canadiennes. Le territoire de l'Arctique canadien était pleinement régularisé afin de permettre un contrôle sur les visites étrangères. Au cours des années 1930, ce n'était plus un problème pour les autorités canadiennes de normaliser les expéditions américaines<sup>125</sup>. Même si le Canada n'a jamais légitimé de quelque façon la théorie des secteurs, cela ne l'a pas empêché de considérer ces limites au moment d'établir des lois. En effet, le gouvernement canadien a décidé en 1926 de protéger officiellement les Premières nations et la vie sauvage à l'intérieur du 60° et du 141° de longitude ouest et au nord du 60° de latitude nord<sup>126</sup>.

Ces différentes méthodes de sécurisation légale n'ont pas pour autant réglé tous les problèmes du Canada dans l'Arctique en cette période d'avant-guerre. En effet, le Canada a dû également consacrer des énergies afin de mater les ambitions territoriales d'une expédition norvégienne. Otto Sverdrup<sup>127</sup> clamait la découverte

---

<sup>122</sup> Caldwell, p. 15-16.

<sup>123</sup> *Ibid*, p. 90 : trad. libre.

<sup>124</sup> *Ibid*, p. 89-90. Les autorités canadiennes défendaient vraisemblablement la frontière basée sur l'équidistance entre le Canada et le Groenland au moment de l'expédition de MacMillan. Depuis le 13 mars 1974, la frontière entre les deux États est délimitée par le plateau continental : Kirton et Munton, In Griffiths et al., p. 68-69; Canada, Affaires extérieures, *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume du Danemark relatif à la délimitation du plateau continental entre le Groenland et le Canada*, Ottawa, 17 décembre 1973.

<sup>125</sup> Grant, p. 17, 22.

<sup>126</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 10, 25. Figure 1.3.

<sup>127</sup> Explorateur norvégien (1854-1930) travaillant pour le compte du Royaume de Norvège.

d'un chapelet d'îles dans l'Arctique qui portent aujourd'hui son nom, juste à l'ouest de l'île d'Ellesmere (*voir* fig. 4.2). En 1930, le gouvernement canadien a versé un montant de 67 000\$ au chef de l'expédition dans le but de faire tomber les revendications norvégiennes sur tout le territoire de l'archipel Arctique. Du même coup, le gouvernement de la Norvège cédait officiellement et définitivement ces îles aux autorités canadiennes<sup>128</sup>. La théorie des secteurs a servi de guide pour conduire et solidifier les revendications du Canada sur ses îles arctiques à certains moments critiques<sup>129</sup>, et ce, même s'il n'y a rien dans le droit international qui octroie une quelconque légitimité à ces frontières<sup>130</sup>. « [I]l est évident que [la théorie des secteurs] a été suivie dans l'Arctique. Les territoires disputés sont revenus au pays dans lequel ce secteur tombait.<sup>131</sup> » Son pouvoir était important, même si elle n'avait qu'une force indirecte : elle marquait une intention claire de la part des autorités canadiennes. Les revendications territoriales de la Norvège et du Danemark ont été repoussées en suivant justement les fondements de cette théorie<sup>132</sup>. Dans les années 1930, le Canada a réussi à régler tous les problèmes relatifs à la souveraineté de l'archipel Arctique<sup>133</sup>. L'île Hans, située dans le détroit de Nares, est la seule exception. Ce rocher est toujours sujet à débat entre le Danemark et le Canada<sup>134</sup>. En définitive, le Canada ne s'est pas rabattu sur l'acquisition historique pour appuyer ses

---

<sup>128</sup> Caldwell, p. 11. Les principales îles formant les îles Sverdrup sont Axel Heiberg, Amund Ringnes et Ellef Ringnes. Elles sont situées au nord-ouest de l'archipel Arctique et ont été découvertes par Otto Sverdrup entre 1898 et 1902 : D. Finlayson, « Sverdrup, îles », In *Encyclopédie canadienne*, Fondation Historica, 2008.

<sup>129</sup> Besnault, p. 317.

<sup>130</sup> Caldwell, p. 89.

<sup>131</sup> *Ibid*, p. 89 : trad. libre.

<sup>132</sup> Besnault, p. 317.

<sup>133</sup> Byers et Lalonde, « Northwest Passage », p. 7; McRae, « What is at Stake? », p. 2-3; Grant, p. 20-21; Huebert, p. 94.

<sup>134</sup> Byers et Lalonde, « Northwest Passage », p. 7; McRae, « What is at Stake? », p. 3; R. Dufresne, *Les revendications juridiques du Canada sur le territoire et les eaux arctiques*, 6 décembre 2007; Huebert, p. 94; « Île de Hans : le ton monte entre Ottawa et Copenhague », *Radio-Canada.ca*, 4 août 2005. Figure 1.3.



lois concernant sa souveraineté dans l'archipel Arctique. En effet, les autorités canadiennes ont envoyé des expéditions afin d'y faire respecter leur souveraineté en cette période d'avant-guerre<sup>135</sup>.

#### 4.2.2 La Deuxième Guerre mondiale et la Guerre froide

Le renforcement de la présence canadienne dans l'Arctique au cours des années 1940 marque un changement brusque par rapport au relâchement des années 1930. L'entrée des Américains dans la Deuxième Guerre mondiale a changé la donne dans l'Arctique canadien. Ceux-ci ont érigé des stations météorologiques et de radios ainsi que des bases aériennes. D'ailleurs, il paraissait évident à ce moment que ces infrastructures, utiles à l'effort de guerre, serviraient à d'autres fonctions après la guerre<sup>136</sup>.

Comme les États-Unis avaient conçu des bases aériennes à travers le monde pour leur utilisation après-guerre, il n'y avait pas de raison de croire que celles des Canadiens feraient exception [à la règle].<sup>137</sup>

Néanmoins, les États-Unis considéraient qu'un partenariat était possible avec le Canada pour gérer les stations météorologiques du Nord. Le directeur des services de renseignement des forces américaines voyait en ces stations d'éventuels relais pour les expérimentations technologiques, pour les réseaux de communication ainsi que pour la collecte d'informations stratégiques. Ces stations ont véritablement survécu à la guerre. La Deuxième Guerre mondiale marque donc pour les autorités canadiennes un point tournant dans la gestion du territoire arctique. Ces dernières devaient dorénavant se soucier de la menace réelle de l'Union soviétique, mais également de la présence américaine. Dès lors, le Canada s'est mis dans une position de dépendance

---

<sup>135</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 9-10.

<sup>136</sup> Grant, p. 72, 86, 100, 133-134, 238.

<sup>137</sup> *Ibid*, p. 101 : trad. libre.

relative envers les États-Unis pour protéger la région. La gestion de l'Arctique a alors pris une nouvelle tangente pour le Canada<sup>138</sup>.

Si les politiques d'avant-guerre visaient un maximum de souveraineté avec un minimum de dépenses, le dilemme de l'après-guerre était centré sur la façon de maintenir une sécurité adéquate avec une perte minimale de souveraineté.<sup>139</sup>

Les progrès technologiques peuvent répondre en partie au désir de sécuriser le plus large territoire possible. Dès l'apparition de l'arme nucléaire, on a remarqué que le contrôle de l'espace devenait crucial, voire vital. En réduisant les distances, un État augmente ses chances de surprendre l'ennemi et, d'un point de vue défensif, plus il contrôle l'espace, plus il sera en mesure de contrecarrer une menace pouvant porter atteinte à sa sécurité nationale<sup>140</sup>. L'Arctique est devenu, par conséquent, une option de plus pour les Soviétiques pour y lancer leurs missiles de croisière à lanceur aérien (ALCM). Forts de cette nouvelle technologie, ils pouvaient faire voler leurs bombardiers au-dessus de l'archipel Arctique et atteindre, avec ce type de missiles, des endroits stratégiques sur le continent nord-américain<sup>141</sup>. Les progrès ont touché toutes les sphères du domaine militaire dès le début de la Guerre froide : satellites de renseignements, véhicules et constructions davantage adaptés pour les conditions rigoureuses et le pergélisol, etc.<sup>142</sup>. « [L]a technologie a permis au domaine militaire un accès facile à l'Arctique, et le Canada s'est donc retrouvé dans le rôle de zone tampon entre les États-Unis et l'Union soviétique.<sup>143</sup> » Au moment de la Guerre froide, il est clair que l'Arctique correspondait à un territoire important à contrôler

---

<sup>138</sup> *Ibid*, p. 174, 176, 239.

<sup>139</sup> *Ibid*, p. 239 : trad. libre.

<sup>140</sup> Claval, p. 182.

<sup>141</sup> Canada, Défense nationale, *Défis et engagements : Une politique de défense pour le Canada*, Ottawa, Approvisionnement et Services Canada, 1987, p. 10.

<sup>142</sup> Besnault, p. 398.

<sup>143</sup> Caldwell, p. 4 : trad. libre.

pour contrecarrer une menace potentielle<sup>144</sup>. « [L]’Arctique canadien est devenu le champ de bataille théorique de tout affrontement stratégique entre les États-Unis et l’Union soviétique.<sup>145</sup> » Toutefois, les États-Unis étaient pourvus d’un avantage géographique marqué. Ils avaient la possibilité de créer un périmètre de protection beaucoup plus au nord avec l’aide de leur allié canadien, le cœur de leurs institutions pouvant ainsi être mieux sécurisé. En contrepartie, l’Union soviétique ne bénéficiait pas d’une telle zone de protection éloignée<sup>146</sup>.

Après la Deuxième Guerre mondiale, le gouvernement a adopté une nouvelle approche sociale dans l’Arctique. Les Inuits ont voulu obtenir des services semblables à ceux qui étaient offerts ailleurs au Canada. Ils ont commencé à avoir besoin de plus d’argent pour être fonctionnels et autonomes, puisqu’ils dépendaient davantage de la nouvelle technologie<sup>147</sup>. En ce sens, l’Arctique, tout comme les autres régions du pays, a été inclus au programme de reconstruction de l’après-guerre. Encore une fois, le gouvernement fédéral a renforcé sa mainmise dans la région par une stimulation de l’économie et par une aide monétaire à ses habitants<sup>148</sup>. Après la guerre, la moitié de la population inuite de l’Arctique recevait une quelconque aide des autorités canadiennes afin qu’elle puisse subvenir à ses besoins<sup>149</sup>. Brooke Claxton, ministre de la Santé et du Bien-être du Canada, estimait que les Premières nations devaient recevoir les mêmes montants qui étaient alloués, et sous les mêmes conditions, à tous les autres Canadiens. À l’automne 1945, il a mis en place des mesures qui consistaient à améliorer les soins médicaux offerts aux nations

---

<sup>144</sup> Besnault, p. 364-365.

<sup>145</sup> Canada, Affaires étrangères.

<sup>146</sup> Besnault, p. 364-365. Figure 1.3.

<sup>147</sup> Osherenko et Young, p. 82.

<sup>148</sup> Grant, p. 157.

<sup>149</sup> Osherenko et Young, p. 82.

autochtones, notamment aux Inuits, dans tout le pays. Il n'a pas tardé à améliorer les infrastructures et les services offerts dans les hôpitaux de l'Arctique canadien<sup>150</sup>.

La présence américaine dans l'Arctique devenait de plus en plus gênante pour le gouvernement canadien. Dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale, le Premier ministre Mackenzie King<sup>151</sup> a acquis la conviction que « la politique à long terme des Américains [était] d'absorber le Canada.<sup>152</sup> » La crainte était donc palpable. Cependant, le Canada n'a pas abandonné sa mainmise et a procédé à plusieurs actions pour démontrer qu'il dirigeait légitimement tout le territoire. En 1946, 645 kilomètres carrés du territoire arctique avaient été photographiés par les forces aériennes du Canada. Celles-ci ont aussi participé à des missions de reconnaissance pour débusquer des sous-marins étrangers, tout en accentuant leurs patrouilles de recherche et de sauvetage<sup>153</sup>. Au cours de cette même année, Lester B. Pearson<sup>154</sup>, ambassadeur du Canada aux États-Unis, a tenu à rappeler aux Américains que la théorie des secteurs « ne fait pas uniquement référence au territoire terrestre dans le secteur, mais également aux eaux gelées.<sup>155</sup> » En 1947, au Canada, une nouvelle force de sécurisation permanente de 800 hommes, les Rangers, a été créée dans l'Arctique; elle est toujours en opération de nos jours. Les Rangers constituent, en somme, une force paramilitaire qui a comme mandat de rapporter aux autorités tout mouvement pouvant représenter une menace quelconque pour la sécurité nationale. Les Forces armées canadiennes bénéficient également des informations stratégiques que les Rangers recueillent sur le terrain. Ceux-ci représentent de façon concrète la

---

<sup>150</sup> Grant, p. 161-163, 207.

<sup>151</sup> Il a été Premier ministre du Canada de 1921 à 1926, de 1926 à 1930 et de 1935 à 1948.

<sup>152</sup> Premier ministre King, 9 mai 1946, cité dans Grant, p. 176 : trad. libre.

<sup>153</sup> Grant, p. 216.

<sup>154</sup> Il a été Premier ministre du Canada de 1963 à 1968.

<sup>155</sup> Lester B. Pearson, cité dans Byers et Lalonde, « Northwest Passage », p. 8 : trad. libre.

souveraineté canadienne dans l'Arctique et contribuent au contrôle effectif sur la région<sup>156</sup>. De nos jours, ils seraient près de 5 000 à patrouiller le Nord canadien<sup>157</sup>.

La base de Frobisher Bay<sup>158</sup>, aménagée au cours de la Deuxième Guerre mondiale, était toujours occupée par les Américains en 1950. Cependant, la station de Thulé, au Groenland, allait devenir le nouveau centre américain dans l'Arctique (*voir* fig. 4.2). Le Danemark était plus favorable que le Canada à l'idée d'y accueillir une base américaine. Ce déménagement est arrivé à un moment stratégique et a permis de détendre les relations qui existaient entre les États-Unis et le Canada au sujet de l'Arctique. À cette époque, le Canada avait été informé que les services secrets américains considéraient, entre autres, les îles Melville et du Prince-Patrick comme étant des territoires sans maître (*voir* fig. 4.2). Ainsi, les Américains croyaient qu'ils pouvaient s'approprier les îles selon les dispositions du droit international, étant donné que le Canada n'y envoyait pas de patrouille régulière et que les îles étaient inhabitées. Cependant, les stratèges militaires des États-Unis savaient que la protection de la souveraineté devait être officiellement scellée dans des ententes de partenariat canado-américaines. Les Canadiens auraient mal accueilli une entente qui n'en n'aurait pas fait expressément mention<sup>159</sup>. « Même si Washington a décidé de ne pas défier les revendications canadiennes [dans l'Arctique] à ce moment-là, [les autorités américaines] n'auraient certainement pas abandonné cette idée si la situation

---

<sup>156</sup> D. Huddleston, « Canadian Defence Policies and Activities in the Arctic », In Berger et al., p. 179-180 : Les Rangers sont composés à majorité d'Inuits, mais on retrouve également parmi eux des Blancs, des Métis et des Dénés.

<sup>157</sup> Chrétien.

<sup>158</sup> Frobisher Bay est devenu Iqaluit au 1<sup>er</sup> janvier 1987.

<sup>159</sup> Grant, p. 88, 177, 179, 185, 230 : L'auteur mentionne que le Grant Land était également un territoire que les Américains considéraient comme étant sans maître. Nous ne connaissons pas la profondeur exacte de ce territoire, situé à l'extrême nord de l'île d'Ellesmere, et qui apparaît sur certaines cartes historiques : Consulter, D. Hayes, *Historical Atlas of the Arctic*, Vancouver, Douglas & McIntyre, Seattle, University of Washington Press, 2003, p. 162-163, 174.

s'était détériorée.<sup>160</sup> » Les Américains ont préféré s'en tenir à un rôle de défenseur du continent nord-américain et des États-Unis plutôt que de s'accaparer des îles qu'ils considéraient comme étant sans maître. En ce sens, l'acquisition de certaines îles pouvait leur paraître souhaitable mais non convenable, étant donné les circonstances. L'Union soviétique était devenue un souci prépondérant durant la Guerre froide<sup>161</sup>. En 1955, il y a eu la création d'une cour de justice dans les TNO. Elle couvrait une juridiction comprenant tout le territoire canadien situé au nord du 60° de latitude nord<sup>162</sup>.

Même si le Canada et les États-Unis étaient des membres en règle de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN)<sup>163</sup>, ils ont continué à avoir des plans militaires de protection en marge de l'organisation. Ce partenariat n'a donc réduit en rien l'implication et l'investissement des Américains dans l'Arctique canadien<sup>164</sup>. Les autres États de l'OTAN ne voyaient pas l'Arctique canadien comme une zone de prédilection à protéger, même sur le plan de la défense aérienne. Selon leur point de vue, toute la région de l'Atlantique Nord devait être mise à l'avant-plan au moment de l'élaboration de la sécurité globale de l'Organisation<sup>165</sup>. De ce fait, l'attitude des autres membres de l'OTAN a assurément permis d'accentuer l'importance des États-Unis pour la protection globale de l'Amérique du Nord. Un des exemples les plus éloquents de cette initiative locale est la mise en place de la ligne d'alerte avancée (Ligne DEW), construite de 1955 à 1957 à l'extrême nord du

---

<sup>160</sup> Grant, p. 185 : trad. libre.

<sup>161</sup> *Ibid*, p. 185.

<sup>162</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 25. Figure 4.5.

<sup>163</sup> Le Canada et les États-Unis sont devenus membres de l'OTAN le 4 avril 1949.

<sup>164</sup> Caldwell, p. 34.

<sup>165</sup> P. Buteux, « The Arctic and the NATO alliance », In Dosman et al., p. 98. L'Atlantique Nord est protégé par une ligne de défense formée par le Royaume-Uni, l'Islande et le Groenland (Danemark) et est plus solidement défendue que la portion arctique nord-américaine : R. G. Purver, « Arms control options in the Arctic », In Dosman et al., p. 118.

continent nord-américain ainsi que sur certaines îles situées au sud de l'archipel Arctique. Cette ligne de protection se trouvait à la fois au Canada et aux États-Unis. Sur le territoire de chacun des États, respectivement 42 et 16 stations ont été érigées, et plus de 20 000 Américains et Canadiens ont participé à leur construction. Occasionnellement, 7 500 travailleurs se trouvaient au même moment sur les différents chantiers, du nord-ouest de l'Alaska jusqu'à l'est de l'île de Baffin<sup>166</sup>. La ligne DEW avait comme objectif de détecter la menace soviétique dans le meilleur délai possible pour pouvoir contre-attaquer<sup>167</sup>. Ces stations étaient sous la responsabilité du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) en sol canadien<sup>168</sup>. Le contrôle canado-américain illustre donc « l'importance de cette zone dans les préoccupations stratégiques des États-Unis.<sup>169</sup> » Même si l'implication américaine était évidente dans l'Arctique, l'OTAN a fourni une certaine sécurité territoriale au Canada et y a atténué indirectement l'influence des États-Unis. En effet, les ententes de protection territoriale de la ligne DEW et du Système de détection lointaine des missiles balistiques (BMEWS), paraphées respectivement en 1955 et en 1959, étaient sous le contrôle de l'OTAN. Celle-ci a également chapeauté les militaires américains positionnés en sol canadien à partir de 1952. À cette époque, Lester B. Pearson, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, voulait que la division nord-américaine de l'Organisation soit considérée comme faisant invariablement et entièrement partie d'un plan de défense commun. Toutefois, cela ne s'est pas produit. La relation bilatérale était toujours en pratique entre le Canada et les États-Unis<sup>170</sup>. Pearson a compris que la militarisation de l'Arctique devait prendre « la plus grande envergure possible ». Selon sa conception, plus le territoire serait occupé par des forces de sécurisation, moins le Canada devrait s'en

---

<sup>166</sup> « Air Defense Radar Museum », Radomes, 2008. Figure 4.5.

<sup>167</sup> Canada, Affaires étrangères.

<sup>168</sup> Besnault, p. 298.

<sup>169</sup> *Ibid*, p. 298.

<sup>170</sup> Caldwell, p. 35-36.

remettre aux États-Unis pour assumer cette tâche<sup>171</sup>. Cependant, le Livre blanc<sup>172</sup> de 1971 sur la défense a représenté une baisse planifiée de la participation du Canada envers l'OTAN, cela étant essentiellement dû au contexte particulier de la Détente<sup>173</sup>. Cette vision antagoniste dans l'approche canadienne peut notamment s'expliquer par une certaine crainte du Canada envers les États-Unis<sup>174</sup>. D'ailleurs,

[d]epuis que la souveraineté a été placée avant la sécurité pour ce qui est de la priorité de la défense, les États-Unis ont dû être considérés comme une menace à l'indépendance canadienne plus grande que toute autre menace visant l'ensemble de l'Amérique du Nord.<sup>175</sup>

De ce fait, le ministère de la Défense a exprimé le désir d'améliorer la sécurisation sur le territoire canadien. Il visait, notamment, la construction de bases militaires dans l'archipel Arctique ainsi que la création d'un centre de formation spécialisé afin d'entraîner tous les militaires qui seraient affectés dans le Nord<sup>176</sup>. Cependant, les actions prévues ne se sont jamais matérialisées. Le changement de ministre a eu pour effet de modifier les priorités de la défense. La sécurisation territoriale ne semblait donc plus une obligation (du moins pas suffisante pour relancer les arguments soulevés dans le Livre blanc)<sup>177</sup>. Néanmoins, en 1970, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a reconnu en quelque sorte le secteur arctique du Canada. C'est-à-dire qu'elle a donné son aval afin que le Canada puisse y contrôler les avions. Ainsi, le contrôle octroyé par cette instance

---

<sup>171</sup> Grant, p. 226 : trad. libre.

<sup>172</sup> Un Livre blanc est une ligne de conduite officielle d'un gouvernement.

<sup>173</sup> Caldwell, p. 51; Canada, Défense nationale, *La défense dans les années 70 : Livre Blanc sur la politique de défense*, Ottawa, Information Canada, 1971, p. 36-41. La Détente est une période de la Guerre froide (de 1963 à 1974) marquant une accalmie dans les relations entre les États-Unis et l'Union soviétique.

<sup>174</sup> Caldwell, p. 50-51.

<sup>175</sup> *Ibid*, p. 51 : trad. libre.

<sup>176</sup> Canada, Défense nationale, *La défense dans les années 70*, p. 27.

<sup>177</sup> Caldwell, p. 82.



extérieure fournit du poids à la théorie des secteurs et aux frontières canadiennes dans l'Arctique. Le 72° de latitude nord représentait (et représente toujours) sommairement la limite septentrionale du contrôle complet de l'espace aérien sur le plan civil. Au nord de ce point, le contrôle aérien se fait jusqu'au pôle Nord, mais uniquement pour les aéronefs survolant à une altitude supérieure à 27 000 pieds ou 8 229,6 mètres. À titre de comparaison, il faut mentionner que le contrôle canado-américain de NORAD marque également une coupure près du 72° de latitude nord. Toutefois, ce contrôle militaire n'exerce aucune surveillance au-delà de ce point. Des milliers d'avions passent donc dans cette zone (500 000 kilomètres carrés) et échappent au contrôle militaire conjoint<sup>178</sup>. Conséquemment, le contrôle militaire canado-américain ne surpasse pas (ni n'égale) l'envergure du contrôle territorial exclusivement canadien à partir de cette latitude.

Comme nous l'avons vu plus haut, les États-Unis ont eu une influence directe sur le durcissement de la position canadienne en matière de souveraineté. Et indirectement, la présence américaine a eu des répercussions sur le plan socio-économique durant la Guerre froide. L'amélioration des mesures canadiennes afin d'aider les Premières nations dans l'Arctique a provoqué par rebond une plus grande demande de ces derniers. De ce fait, certains ont présenté des requêtes territoriales auprès des autorités pour gérer eux-mêmes leurs terres. La Convention de la Baie-James et du Nord québécois (CBJNQ), paraphée en 1975, s'est avérée être un accord précurseur pour les Premières nations. Les Inuits et les Cris ont reçu des droits supplémentaires relatifs à la chasse et à la pêche. Cette nouvelle ère a ouvert la voie à d'autres revendications. Un territoire, qu'on a appelé le Nunavut, est devenu effectif le 1<sup>er</sup> avril 1999 après que les habitants des communautés de l'est des TNO ont voté

---

<sup>178</sup> K. R. Greenaway, « Arctic " Militarization" : The Canadian Dilemma », In Berger et al., p. 128; Canada, Transport Canada, *Manuel d'information aéronautique*, 2008, p. 201. Figure 4.5.

en faveur d'un territoire autonome en 1982<sup>179</sup>. Le Canada a estimé qu'une administration locale dans l'Arctique, gérée par un gouvernement inuit, représenterait assurément une façon supplémentaire de démontrer sa préoccupation du bien-être des Premières nations<sup>180</sup>.

Sur le plan strictement militaire, plusieurs nouveautés ont été élaborées dans les années 1980. Le remplacement de la ligne DEW par le Système d'alerte du Nord (NWS) avait essentiellement pour objectif de contrecarrer les avancées technologiques concernant les missiles de croisière. Ces armes pouvaient être lancées par les Soviétiques à partir de sous-marins ou de tout autre type de navires<sup>181</sup>. Le NWS est composé de 6 stations en Alaska et de 47 stations au Canada. Toutes ces stations sont entièrement automatisées, et personne n'y travaille en permanence. La construction s'est échelonnée de 1986 à 1992<sup>182</sup>. Le NWS a la possibilité de détecter les missiles de croisière à lanceur naval (SLCM) soviétiques, « les dépouillant ainsi de leur prérogative de surprise<sup>183</sup> ». Le 18 mars 1985, le Canada et les États-Unis ont convenu, par la signature du Projet de modernisation du système de la défense aérienne de l'Amérique du Nord, que le Canada deviendrait l'unique responsable des opérations et de l'entretien des stations qui sont situées en sol canadien<sup>184</sup>. Et, tout comme lors de l'accord de la ligne DEW trente ans plus tôt, le Canada a reçu des engagements spécifiques de la part des États-Unis concernant la préservation de sa

---

<sup>179</sup> Osherenko et Young, p. 82-83. Figures I.5 et I.1.

<sup>180</sup> G. Robertson, « The Human Foundation for Peace and Security in the Arctic », In Berger et al., p. 91.

<sup>181</sup> Caldwell, p. 60-61; Huddleston, In Berger et al., p. 178.

<sup>182</sup> Canada, Défense nationale, *Système d'alerte du Nord*, 31 mai 2002; « Air Defense Radar Museum ». Figure 4.5.

<sup>183</sup> Purver, In Dosman et al., p. 120 : trad. libre.

<sup>184</sup> Caldwell, p. 61; Canada, Défense nationale, *Système d'alerte du Nord*; Osherenko et Young, p. 25.

souveraineté<sup>185</sup>. L'implantation de nouvelles technologies comme le NWS a aidé le Canada à faire face plus adéquatement aux Soviétiques dans l'Arctique. Cependant, il pourrait y avoir des répercussions indirectes sur la souveraineté canadienne, car les Américains y seraient encore plus solidement installés<sup>186</sup>. Dans le but d'empêcher une présence illégitime et aussi pour mieux appuyer sa souveraineté, le gouvernement canadien a donc prévu d'accentuer sa présence dans l'Arctique. En 1987, il a été déterminé, par le Livre blanc relatif à la défense, qu'il devait y avoir une meilleure synergie pour défendre tout le territoire septentrional. Les forces militaires et civiles devaient dorénavant unir leurs efforts afin de couvrir complètement le territoire arctique, même les régions géographiquement les plus contraignantes et les plus éloignées<sup>187</sup>. Toutefois, la récession qui a débuté à la fin des années 1980 a eu pour effet de contrecarrer le projet. Le gouvernement a été forcé de procéder à des coupures radicales. Ainsi, au mois d'avril 1989, 3000 des 87 600 militaires des Forces armées canadiennes ont été mis à pied; 7 bases militaires ont été fermées et l'achat de 8 avions Hercules a été abandonné. Ces transporteurs devaient ravitailler les CF-18 lors de missions de surveillance en Arctique. Conséquemment, le repérage des avions soviétiques dans l'espace aérien du Canada n'allait pas être amélioré<sup>188</sup>.

---

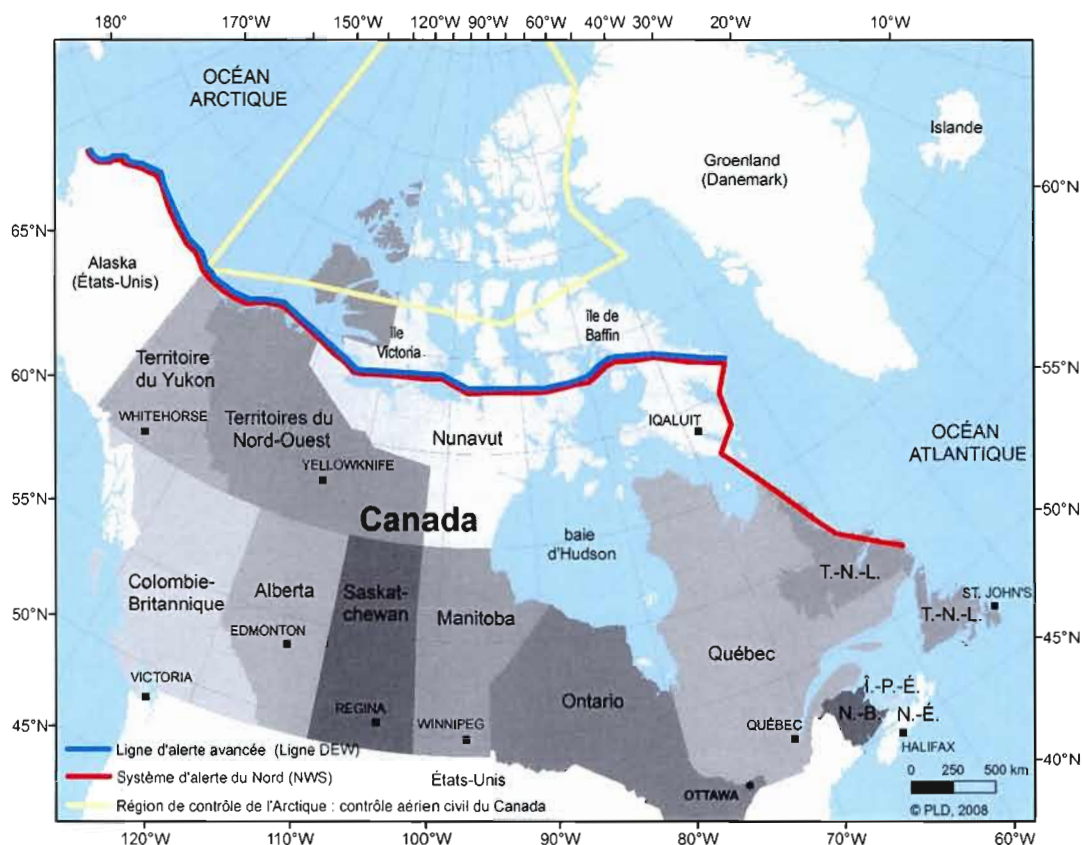
<sup>185</sup> Caldwell, p. 61.

<sup>186</sup> O. R. Young, « The militarization of the Arctic », In Dosman et al., p. 19.

<sup>187</sup> Canada, Défense nationale, *Défis et engagements*, p. 24.

<sup>188</sup> Caldwell, p. 82-83.

Figure 4.5 Les lignes de défense aérienne (DEW et NWS) et l'espace du contrôle aérien civil du Canada dans le nord de l'Arctique



Sources : Canada, Transport Canada, *Manuel d'information aéronautique*, 2008, p. 201 : L'espace de contrôle aérien civil du Canada se termine au pôle Nord à l'intérieur du 60° et du 141° de longitude ouest. « Air Defense Radar Museum », Radomes, 2008 : La ligne DEW représentée sur la carte correspond seulement aux installations construites de 1955 à 1957 qui reliaient directement les autres stations situées au Groenland.

### 4.3 Les jugements internationaux en matière de souveraineté

Afin de comprendre la pertinence des jugements internationaux qui ont été sélectionnés pour ce travail, nous ferons un bref résumé du contexte particulier à chacun. Ensuite, nous ferons ressortir les éléments clés; c'est-à-dire les bases dont les juges ont tenu compte au moment de rendre leur verdict dans une cause de dispute territoriale.

#### 4.3.1 Le contexte des jugements de référence (l'affaire de l'île de Palmas et l'affaire du Groenland oriental)

Pour établir des critères de souveraineté terrestre, nous nous concentrerons sur un jugement prononcé par la CPJI en 1933, sur l'affaire du Groenland oriental. Ce cas se juxtapose bien à celui de l'Arctique canadien, puisque les conditions géographiques sont similaires. Les juges de cette affaire ont fait justement mention qu'il faut tenir compte de ces particularités lors d'un jugement. Il paraît donc raisonnable d'appliquer ces dispositions à l'Arctique canadien<sup>189</sup>. Le 12 juillet 1931, le Danemark, qui s'opposait à une occupation importune de son territoire par la Norvège à l'est du Groenland, a décidé de saisir la CPJI. Le territoire était délimité par une zone allant du 71° 30' au 75° 40' de latitude nord. La profondeur de cette frange territoriale n'a jamais été clairement définie par les parties (*voir* fig. 4.6). La Norvège avait officiellement manifesté le 10 juillet de la même année, soit la date repère pour le tribunal, qu'elle occupait de façon officielle ce territoire sans maître afin que ses ressortissants puissent, notamment, y chasser et y pêcher. Elle considérait pouvoir agir ainsi sans devoir rendre de compte à un quelconque État. Cependant, la

---

<sup>189</sup> Pharand, « Assurer la souveraineté canadienne », p. A7; Cour permanente de justice internationale, *Statut juridique du Groënland oriental*, Rôle général n° 43, 5 avril 1933, p. 27.

Norvège a vu ses demandes jugées irrecevables par le tribunal, le 5 avril 1933<sup>190</sup>. Nous allons nous concentrer sur un autre jugement, celui de l'affaire de l'île de Palmas. Cette affaire ressort dans la littérature comme étant un cas type, à la base des jugements internationaux en matière de souveraineté<sup>191</sup>. Les juges siégeant dans l'affaire du Groenland oriental se sont d'ailleurs appuyés sur celle-ci afin d'établir les bases de leur jugement<sup>192</sup>. Les États-Unis et les Pays-Bas ont décidé de régler leur différend au sujet de l'île de Palmas par l'intermédiaire de la CPA. Cette île est située vers le 5° 35' de latitude nord et le 126° 36' de longitude est (*voir* fig. 4.7). Les Américains ont appuyé leur plaidoyer sur des raisons historiques. Ils ont rappelé à la Cour qu'ils avaient acquis les Philippines de l'Espagne, à la suite de la Guerre hispano-américaine, par le traité de Paris du 10 décembre 1898. De plus, ils ont fait valoir que l'île de Palmas était contenue dans l'archipel philippin par le principe de contiguïté. Les Néerlandais, de leur côté, ont insisté sur le fait qu'ils avaient établi, depuis au moins 1677, différentes conventions démontrant leur souveraineté sur l'île de Palmas ainsi que sur les territoires environnants. Ils ont aussi fait mention à la Cour que les Espagnols et les Américains n'avaient pas, eux, exercé et manifesté leur souveraineté convenablement sur l'île. Finalement, le tribunal a donné raison aux arguments néerlandais, le 23 janvier 1925<sup>193</sup>. Nous sommes conscient de la complexité de ces deux jugements, chacune des causes entendues se situant évidemment à l'intérieur d'un contexte précis. L'archipel Arctique canadien n'est pas une région où il y a une dispute territoriale. Cependant, ces deux cas de jurisprudence pourraient être les plus pertinents advenant un différend formel sur ce territoire. Voyons maintenant plus en détail ce qui a interpellé les juges au moment de prononcer leur jugement dans ces causes de souveraineté.

---

<sup>190</sup> Cour permanente de justice internationale, p. 23, 26, 38, 75.

<sup>191</sup> Kohen, p. 62; J.-J. Lavenue, *Détermination et contenu de la compétence territoriale de l'État*, 2008.

<sup>192</sup> Cour permanente de justice internationale, p. 27.

<sup>193</sup> Cour permanente d'arbitrage, *The Island of Palmas Case (or Miangas)*, 4 avril 1928, p. 1, 7, 37.

#### 4.3.2 Les éléments déterminants en matière de souveraineté

Les juges internationaux ont fixé des bases précises afin de déterminer si un État est souverain sur un territoire. Dans cette section, nous expliquerons ces éléments afin que nous puissions éventuellement voir une corrélation quelconque avec le cas de l'archipel Arctique canadien.

##### 4.3.2.1 Les lois, les intentions et le contrôle effectif sur un territoire

La découverte ou la cession d'un territoire a un faible impact pour les juges internationaux. Un titre basé sur l'acquisition paraît superficiel et futile s'il n'est pas solidifié par des lois et par un effort de sécurisation nécessaire et suffisant. Un État doit promulguer des lois et manifester ses intentions sur le territoire qu'il considère comme étant le sien. Les frontières ne doivent pas être sujettes à interprétation<sup>194</sup>. Aussi, il faut que les autorités exposent clairement leur intention d'administrer le territoire en question. L'aspect légal est très important, car il « est l'une des formes les plus frappantes de l'exercice du pouvoir souverain ». À titre d'exemple, les juges ont retenu dans l'affaire du Groenland oriental que les Danois n'ont jamais manifesté un quelconque détachement quant au territoire contesté à l'est. En somme, ils ont rappelé qu'à chacune des occasions où les autorités danoises ont dû faire valoir leur point de vue sur la question, elles avaient évoqué « que l'existence de la souveraineté danoise sur la côte orientale du Groënland ne laissait place à aucun doute. » De plus, il a été démontré devant le tribunal que les Danois ont contrôlé leur territoire de manière « continue et pacifique ». Il n'y a pas eu de contestation autre que celle qui a mené au conflit<sup>195</sup>. Ce n'est pas parce qu'un État a acquis une souveraineté sur un

---

<sup>194</sup> Cour permanente d'arbitrage, *Island of Palmas Case*, p. 7-9, 25, 33.

<sup>195</sup> Cour permanente de justice internationale, p. 44-46, 48, 55.

territoire et n'a jamais manifesté explicitement un abandon que le territoire lui revient par défaut<sup>196</sup>. Par contre,

le tribunal n'a pas exigé de nombreuses manifestations d'un exercice de droits souverains pourvu que l'autre État en cause ne pût faire valoir une prétention supérieure. Ceci est particulièrement vrai des revendications de souveraineté sur des territoires situés dans des pays faiblement peuplés ou non occupés par des habitants à demeure.<sup>197</sup>

Aussi, les juges doivent non seulement jauger ce qu'un État met de l'avant pour soutenir sa souveraineté, mais également mesurer l'effort des autres États revendiquant les mêmes droits sur ce territoire. Or, même s'il a été établi que le Groenland a été exploré par des expéditions étrangères, cela n'a pas été un fait déterminant pour la Cour. Les Danois ne sont pas tombés dans ce que les juges internationaux appellent l'abandon volontaire. Si leur présence avait été établie comme insuffisante sur le territoire, le tribunal aurait pu accorder sous ce motif la souveraineté à l'autre État. C'est sur ce plan-là que les juges siégeant dans l'affaire du Groenland oriental ont voulu marquer une distinction entre le fait de s'occuper suffisamment d'un territoire lorsqu'il y a une menace, par opposition au fait de ne rien faire s'il n'y a aucune raison de faire quoi que ce soit. Les Danois ont su augmenter leurs patrouilles de reconnaissance et de sécurisation lorsque leur sécurité territoriale était défiée. Le degré de la réponse doit être nécessaire et suffisant pour pallier minimalement à une menace quelconque<sup>198</sup>. Néanmoins, le contrôle sans faille d'un territoire n'est pas obligatoire. Le maintien d'une souveraineté peut donc être sporadiquement déficient<sup>199</sup>. En ce sens,

---

<sup>196</sup> Cour permanente d'arbitrage, *Island of Palmas Case*, p. 18.

<sup>197</sup> Cour permanente de justice internationale, p. 46.

<sup>198</sup> *Ibid*, p. 35, 46-47.

<sup>199</sup> Cour permanente de justice internationale, p. 27; Cour permanente d'arbitrage, *Island of Palmas Case*, p. 23.



[l]e fait qu'un État ne puisse pas prouver un déploiement de sa souveraineté eu égard à une portion territoriale ne peut pas être interprété comme démontrant que cette souveraineté est inexistante. Chaque cas doit être apprécié en tenant compte des circonstances particulières.<sup>200</sup>

Par conséquent, les décisions doivent impérativement tenir compte des composantes géographiques du territoire. Dans l'affaire du Groenland oriental, les conditions climatiques sont rigoureuses. Les glaces, le froid et les tempêtes n'y permettent pas un accès simple<sup>201</sup>. Dans les faits, les juges doivent donc tenir compte de son accessibilité et de sa démographie et aussi établir si le territoire se situe à un endroit isolé ou non, ou encore, s'il est enclavé entre des États revendicateurs. Les juges comprennent qu'il ne serait pas raisonnable qu'un État fasse une démonstration de sa souveraineté partout et en tout temps si ce n'est pas nécessaire<sup>202</sup>.

Tous les actes de souveraineté comptent pour les juges, même ceux qui peuvent paraître anodins, comme l'implantation d'un drapeau ou d'une armoirie sur un territoire afin d'y matérialiser des revendications. Le fait de les ignorer ou de ne pas s'en préoccuper marque donc un désengagement manifeste<sup>203</sup>. L'abstention est nuisible si un État veut poursuivre ses objectifs de souveraineté. Elle constitue une acceptation implicite de la situation, qui avantage un autre État s'il n'a pas, lui, délaissé son emprise sur ce même territoire. On ne peut pas être indifférent face à une situation donnée et soudainement évoquer que la situation (une souveraineté) ne doit plus prévaloir<sup>204</sup>. Finalement, la souveraineté doit être bien établie par l'État défendeur dans la période pré-conflictuelle, tant sur le plan du contrôle effectif que de

---

<sup>200</sup> Cour permanente d'arbitrage, *Island of Palmas Case*, p. 23 : trad. libre.

<sup>201</sup> Cour permanente de justice internationale, p. 27; Pharand, « Assurer la souveraineté canadienne », p. A7.

<sup>202</sup> Cour permanente d'arbitrage, *Island of Palmas Case*, p. 9.

<sup>203</sup> *Ibid*, p. 36.

<sup>204</sup> Cour permanente de justice internationale, p. 44, 54.

l'exercice de cette souveraineté (lois et intentions)<sup>205</sup>. De plus, celle-ci doit être suffisamment démontrée avant que le tribunal établisse une date critique. C'est-à-dire le moment précis où un autre État revendique officiellement la souveraineté sur un même territoire. Les juges internationaux considèrent que la contestation d'une souveraineté doit se faire avec diligence, afin qu'il n'y ait pas d'acceptation tacite des revendications étrangères. Ce laps de temps s'explique par la période qui paraîtrait raisonnable à la Cour pour qu'un État ait le temps nécessaire de préparer une contre-argumentation devant une cour de justice<sup>206</sup>.

---

<sup>205</sup> *Ibid*, p. 45.

<sup>206</sup> Cour permanente d'arbitrage, *Island of Palmas Case*, p. 8, 34.

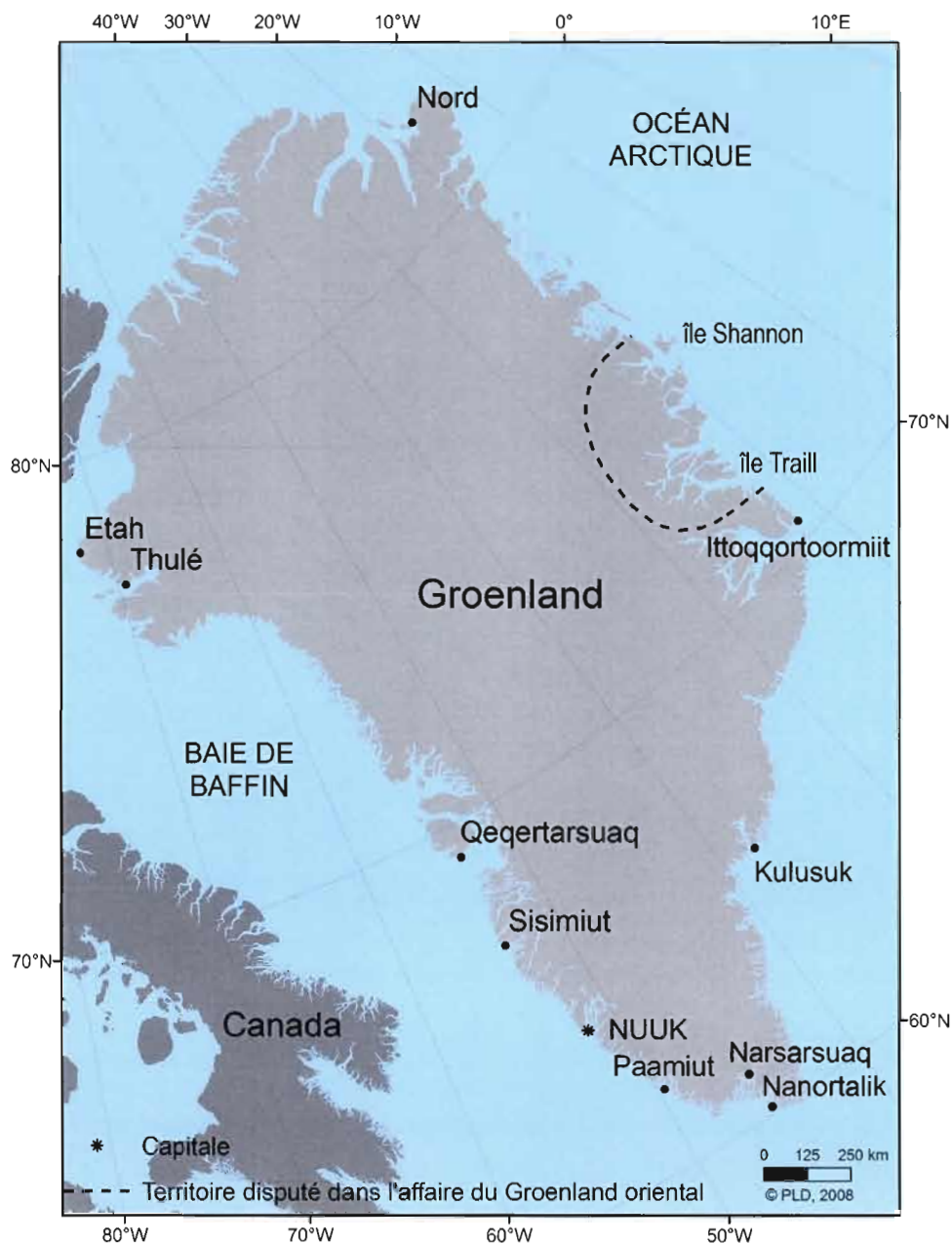
#### 4.3.2.2 La géographie particulière et la contiguïté territoriale

Dans l'affaire de l'île de Palmas, les juges ont mentionné que le simple prolongement géographique ne donne pas à un État le contrôle sur un territoire. Ce point pourrait être davantage significatif si le territoire en question était convoité par d'autres États qui amèneraient des arguments afin de faire valoir également leur souveraineté. Cependant, la contiguïté est difficile à circonscrire et à définir. Chacun peut apporter des arguments pour convaincre qu'un territoire est ou n'est pas compris dans un ensemble archipélagique (par exemple). Les juges se sont quand même permis d'évoquer, à propos des Philippines, que « les délimitations précises entre les différentes portions [de l'archipel] ne sont pas nécessairement évidentes. » Ils ont également mentionné que leurs balises sont arbitraires<sup>207</sup>. Or on peut présumer que ce sont des attributs qui pourraient se juxtaposer au cas canadien. Cependant, puisque les juges n'en n'ont pas fixé les modalités, nous devons nous fier aux autres éléments; ceux dont ils se sont réellement servis pour établir leur jugement.

---

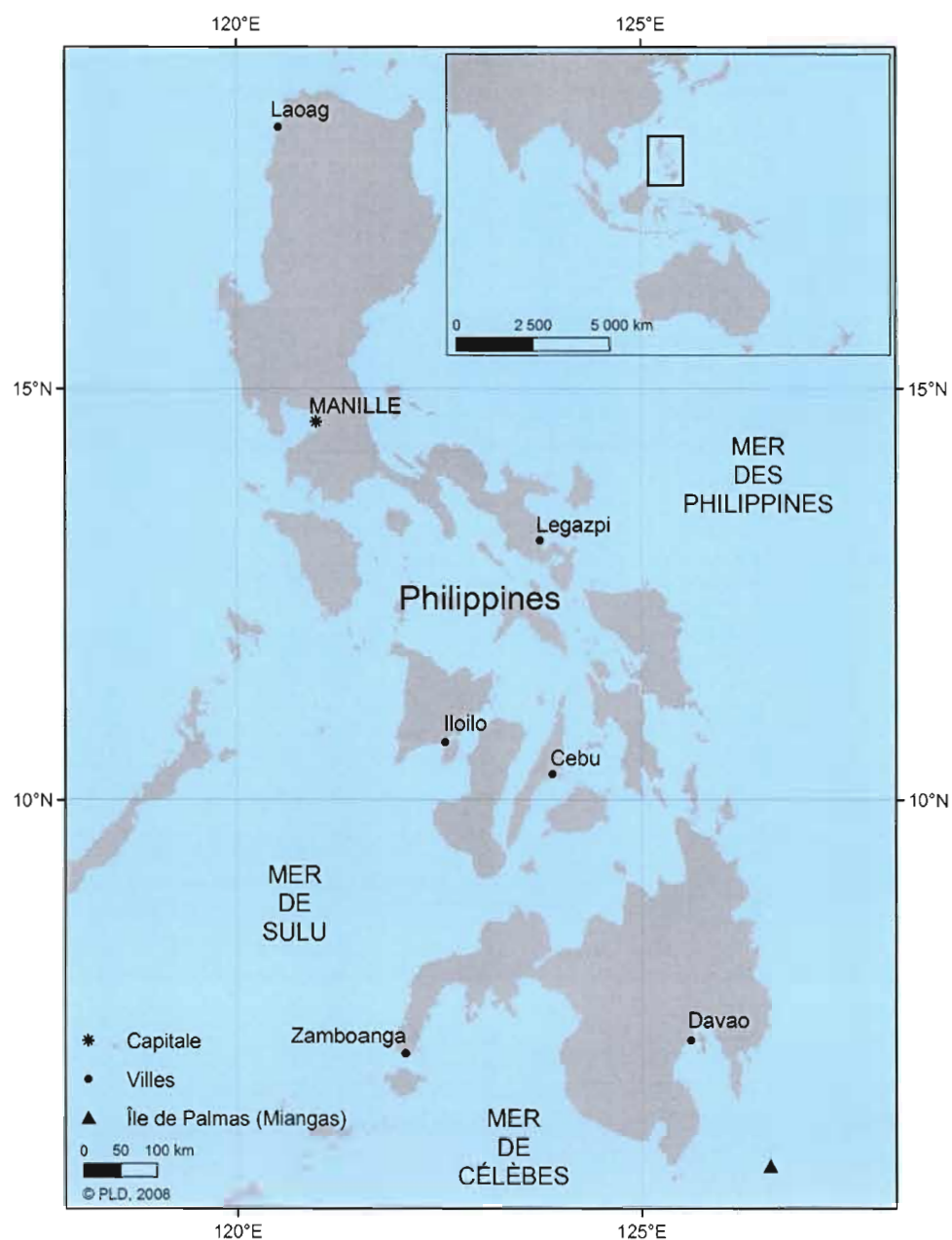
<sup>207</sup> *Ibid*, p. 22-23 : trad. libre.

Figure 4.6 Le territoire disputé par le Danemark et la Norvège lors de l'affaire du Groenland oriental



Source : Cour permanente de justice internationale, *Statut juridique du Groënland oriental*, Rôle général n° 43, 5 avril 1933, p. 26 : La frontière occidentale du territoire disputé n'a jamais été établie formellement.

Figure 4.7 Le territoire disputé par les États-Unis et les Pays-Bas lors de l'affaire de l'île de Palmas



#### 4.4 Conclusion

Le Canada s'est impliqué dans le Nord dès la cession des territoires arctiques par le Royaume-Uni autant par les lois qu'il a promulguées que par sa présence sur le territoire. Durant la Guerre froide, les Américains se sont servis de l'archipel Arctique pour leur protection territoriale. Les efforts canadiens semblent avoir été bien adaptés au degré de la menace, à tout point de vue. Même si les jugements des affaires de l'île de Palmas et du Groenland oriental peuvent s'appliquer au cas canadien, il faut se rappeler que ces causes étaient calibrées selon leur contexte particulier et leurs attributs singuliers. De cette façon, les juges internationaux ont pu prendre une décision éclairée dans une cause de dispute territoriale. Nous avons vu dans les deux jugements qu'un État doit démontrer un exercice de sa souveraineté (lois et intentions) et un certain contrôle effectif pour faire valoir ses revendications sur un territoire. Il faut que ces points aient été établis d'une manière plus soutenue que celle d'un autre État revendicateur. Or les efforts des Américains n'ont jamais supplanté les efforts canadiens sur ces deux plans. Les États-Unis n'ont d'ailleurs jamais revendiqué une quelconque souveraineté dans l'archipel Arctique. De plus, le Canada a bénéficié d'une conjoncture mondiale qui lui a été favorable dans le maintien de ses revendications territoriales. Au cours de la Guerre froide, les États-Unis avaient comme objectif primordial de maintenir l'Union soviétique à distance.

## CHAPITRE V

### LA SOUVERAINETÉ CANADIENNE SUR LES EAUX DE L'ARCHIPEL ARCTIQUE ET SUR LE PASSAGE DU NORD-OUEST

#### 5.1 Introduction

Les principes d'acquisition de la souveraineté sur les eaux relèvent essentiellement des règles fixées par le droit international : « [E]lle ne saurait dépendre de la seule volonté de l'État riverain telle qu'elle s'exprime dans son droit interne.<sup>208</sup> » Toutefois, les dispositions juridiques ne circonscrivent pas toujours clairement les critères requis<sup>209</sup>. Par conséquent, la souveraineté sur les eaux de l'archipel Arctique est plus difficile à établir que sur les îles elles-mêmes<sup>210</sup>. Chose certaine, « [c]'est la terre qui confère à l'État riverain un droit sur les eaux qui baignent ses côtes.<sup>211</sup> » En ce sens, les eaux peuvent donc être vues comme une simple extension territoriale<sup>212</sup>. Nous verrons dans ce chapitre le bien-fondé ou non, pour le Canada, d'établir des lignes de base droites autour de l'archipel Arctique. De plus, nous verrons si le passage du Nord-Ouest a les caractéristiques d'un passage international ou non. Dans les deux cas, c'est le droit international qui peut nous fournir les éléments de réponse.

---

<sup>208</sup> Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, Rôle général n° 5, 18 décembre 1951, p. 132.

<sup>209</sup> D. M. McRae, « The Negotiation of Article 234 », In Griffiths et al., p. 98.

<sup>210</sup> McRae, « Loss by Dereliction? ».

<sup>211</sup> Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, p. 133.

<sup>212</sup> Nous pouvons aisément nous imaginer l'impact sur la population canadienne si l'enjeu territorial concernait plutôt l'ouverture d'un couloir terrestre reliant l'Atlantique et le Pacifique et dont le Canada n'aurait pas le véritable contrôle.

## 5.2 Le droit coutumier et le droit conventionnel face aux lignes de base droites et aux passages internationaux

Le droit coutumier et le droit conventionnel représentent des repères potentiels en droit international. Cependant, dans cette section, il s'agira de voir lequel est le plus approprié pour la détermination des eaux de l'archipel Arctique, et donc, lequel nous fournira le meilleur pôle de référence. Aussi, nous démêlerons les appellations de lignes de base droites et de passage international.

### 5.2.1 Un aperçu général

D'abord, regardons de plus près les deux grandes conventions maritimes internationales qui ont été établies au cours du XX<sup>e</sup> siècle : la Convention des Nations Unies sur la mer territoriale et la zone contiguë – 1958 (UNCTS) et la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer – 1982 (UNCLOS)<sup>213</sup>. Il est important de mentionner qu'une convention est valide à perpétuité, à moins que ses articles soient en contradiction avec des articles d'une convention ultérieure. Or, en plus de contenir des articles nouveaux et complémentaires, l'UNCLOS remanie chacun des points essentiels de l'UNCTS. Ainsi, la Convention de 1958 a peu de poids pour légitimer les eaux de l'archipel Arctique et du passage du Nord-Ouest. D'ailleurs, le Canada n'a même pas ratifié cette convention. De plus, ses dispositions évoquant l'implantation des lignes de base droites n'étaient pas assez fortes en 1985 (au moment où le Canada a décidé de fermer son archipel Arctique par celles-ci) pour être applicables à tous les États. En ce qui concerne l'UNCLOS, le Canada est devenu assujéti à cette convention en 2003, soit bien après avoir manifesté le désir d'intérioriser ses eaux par une disposition légale en septembre 1985. Il pouvait donc légitimement recourir au droit coutumier pour implanter des lignes de base droites

---

<sup>213</sup> Tous les articles de l'UNCTS et de l'UNCLOS évoqués dans ce travail se retrouvent respectivement dans les appendices A et C.



autour de son archipel. C'est d'ailleurs en se référant à l'affaire des Pêcheries de 1951 que le Canada a décidé d'entourer son archipel Arctique. Au cours de cette affaire, les juges ont établi les éléments géographiques et historiques afin d'y parvenir<sup>214</sup>. Même si le Canada n'était pas rattaché aux conventions maritimes au moment où il a enclavé ses eaux en 1985, il aurait pu volontairement s'accrocher à leurs dispositions. Ce faisant, il aurait dû néanmoins laisser passer les navires et les bateaux par une navigation de type inoffensif, et ce, même si ses eaux archipélagiques avaient été déterminées par les Conventions comme étant des plans d'eau intérieurs<sup>215</sup>. De nos jours, le plaidoyer américain se fonde vraisemblablement sur le fait que le Canada est redevable à l'UNCLOS. Le Canada est à tout le moins signataire de cette convention depuis 1982<sup>216</sup>. Les Américains n'entrevoient aucune possibilité, selon le droit international, que le Canada ferme son archipel par des lignes de base droites. Ils considèrent le passage du Nord-Ouest comme un passage international avec une navigation en transit<sup>217</sup>, au même titre que le détroit de Corfou<sup>218</sup>.

### 5.2.2 Les lignes de base droites : une référence appropriée

Il y a potentiellement deux façons pour le Canada de faire reconnaître sa pleine souveraineté sur ses eaux archipélagiques. D'abord, il y a le titre historique. Sur ce plan, les autorités canadiennes doivent démontrer que leurs eaux ont depuis toujours été sous leur contrôle. Ce point est difficile à faire valoir sur la scène

---

<sup>214</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 17-28, 43-44, 59; McRae, « What is at Stake? », p. 10-14; Nations Unies, *Convention sur la mer territoriale*, articles 4-5, p. 2-3.

<sup>215</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 42-44; D. Pharand, « Sovereignty in the Arctic : the International Legal Context », In Dosman et al., p. 155; Nations Unies, *Convention sur la mer territoriale*, articles 5, 14-23, p. 2-3, 5-8; Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, articles 7-8, 17-19, p. 8, 10-11.

<sup>216</sup> Caldwell, p. 58.

<sup>217</sup> United States, Department of State, *Limits in the Seas : United States Responses to Excessive National Maritime Claims*, n° 112, 9 mars 1992, p. 73.

<sup>218</sup> Huebert, p. 97.

internationale, et il est aussi compliqué d'en faire une démonstration concluante<sup>219</sup>. « [L]es dispositions sont muettes [dans le droit international] pour préciser son statut légal ou pour évoquer la base des conditions nécessaires pour [son] acquisition.<sup>220</sup> » Autre obstacle potentiel : le titre historique est basé sur l'acquiescement de la situation par d'autres États<sup>221</sup>. L'autre façon est de se rabattre de manière officielle sur les lignes de base droites. C'est sur cet autre plan que le Canada aurait le plus de chance de faire valoir ses revendications. Elles sont en effet plus solides et plus convaincantes que les revendications historiques<sup>222</sup>. À noter que certains arguments historiques peuvent également servir à déterminer la justesse des lignes de base droites. Nous reviendrons plus en détail sur ce point dans les sections 5.3.1 et 5.4.2. Néanmoins, c'est l'argument historique (au sens de titre historique) que le Canada a invoqué comme argument premier pour évoquer sa souveraineté sur les eaux de l'archipel Arctique<sup>223</sup>. Quant à la théorie des secteurs, rappelons-le, elle n'a pas de véritable poids juridique; elle n'est donc pas un soutènement solide<sup>224</sup>. Sans jamais l'avoir mise à l'avant-plan dans son plaidoyer, le Canada s'est néanmoins toujours servi de la théorie des secteurs pour solidifier ses revendications maritimes. Malgré cela, les lignes de base droites représentent une meilleure défense, puisqu'elles sont reconnues par le droit international<sup>225</sup>. Par conséquent, nous regarderons en détail dans le droit international les dispositions qui permettent l'implantation de lignes de base droites autour d'un archipel (pour un État côtier).

---

<sup>219</sup> McRae, « What is at Stake? », p. 7; Dufresne.

<sup>220</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 5 : trad. libre.

<sup>221</sup> *Ibid*, p. 7.

<sup>222</sup> Canada, Affaires étrangères; Dufresne. Pour un aperçu visuel et technique des lignes de base droites, voir figure 5.3.

<sup>223</sup> Huebert, p. 94-95.

<sup>224</sup> Canada, Affaires étrangères.

<sup>225</sup> McRae, « Loss by Dereliction? ».

Les Américains acceptent le fait que l'UNCTS et l'UNCLOS ne font que reprendre ce qui avait été décidé au cours de l'affaire des Pêcheries. Cependant, ils croient avoir un meilleur aperçu à travers les Conventions, et c'est pour cette raison qu'ils s'y réfèrent<sup>226</sup>. Une série de questions se posent alors. Car le droit conventionnel ne fournit pas de critères suffisamment précis, sur le plan tant qualitatif que quantitatif, pour pouvoir légitimement circonscrire les limites d'un archipel. Cela est vrai autant pour les bases géographiques que pour les bases historiques<sup>227</sup>. En effet, l'UNCLOS évoque comme critères des lignes de base droites qu'une côte doit, notamment, être « profondément échancrée et découpée », sans mentionner de mesures précises. De plus, on stipule que les lignes de base droites « ne doi[vent] pas s'écarter sensiblement de la direction générale de la côte » et que « les étendues de mer situées en deçà doivent être suffisamment liées au domaine terrestre ». Encore une fois rien de précis et de concis. Le seul critère historique qu'un État peut faire valoir par l'UNCLOS pour entourer les eaux archipélagiques laisse encore place à l'interprétation. En effet, on y mentionne qu'un État peut faire la démonstration de la pertinence des lignes de base droites par « des intérêts économiques [sur le territoire en question] dont la réalité et l'importance sont manifestement attestées par un long usage.<sup>228</sup> » Puisqu'il n'y a rien de substantiel dans les dispositions à propos des lignes de base droites, faut-il comprendre que tout argument simpliste des États-Unis suffirait pour que l'on prétende que le Canada n'a pas une configuration adéquate? En

---

<sup>226</sup> United States, Department of State, *Limits in the Seas : Developing Standard Guidelines for Evaluating Straight Baselines*, n° 106, 31 août 1987, p. 4. Même si les Américains n'ont pas ratifié la Convention à ce jour, ils comptent le faire dans un avenir rapproché : United States, Department of State, *Law of the Sea Convention*, 5 novembre 2007. Autant dans l'affaire des Pêcheries que dans l'UNCLOS c'est la laisse de basse mer qui sert de repères afin de mesurer les lignes de base droites : Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, p. 128; Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 7, p. 8.

<sup>227</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 17; G. Labrecque, *Les frontières maritimes internationales : Géopolitique de la délimitation en mer*, 2<sup>e</sup> éd. rev. et augm., Coll. « Raoul Dandurand », Paris, L'Harmattan, 2004, p. 55-61. À noter que l'UNCTS contient sensiblement les mêmes dispositions que l'UNCLOS au sujet des lignes de base droites : Nations Unies, *Convention sur la mer territoriale*, article 4, p. 2.

<sup>228</sup> Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 7, p. 8.

ce sens, il n'est pas surprenant que les Américains focalisent sur le droit conventionnel. Selon leurs propres conceptions du droit international, les lignes de base droites de l'archipel Arctique canadien ne suivent aucunement la direction générale de la côte, qui, elle, n'est pas assez profondément accidentée<sup>229</sup>. De plus, toujours selon les autorités américaines, le concept d'eaux historiques ne semble pas être applicable aux eaux de l'archipel Arctique<sup>230</sup>. Par conséquent, la question serait de voir si le Canada peut aussi appuyer ses revendications maritimes sur le droit conventionnel afin de satisfaire la position américaine. Mais est-ce possible s'il ne contient que des critères imprécis?

### 5.2.3 Les passages internationaux

Comme nous l'avons vu, les Américains considèrent le passage du Nord-Ouest comme un passage international avec un droit de navigation en transit<sup>231</sup>. Toutefois, tout comme pour les lignes de base droites, l'UNCLOS ne quantifie ou ne qualifie pas suffisamment les passages internationaux au point de faire ressortir des paramètres clairs<sup>232</sup>. Sans plus de précisions, la Convention prévoit que « les détroits servant à la navigation internationale » sont des détroits internationaux<sup>233</sup>. Alors, faut-

---

<sup>229</sup> Caldwell, p. 58; United States, Department of State, *Excessive National Maritime Claims*, p. 29.

<sup>230</sup> United States, Department of State, *Excessive National Maritime Claims*, p. 29.

<sup>231</sup> Caldwell, p. 92; Huebert, p. 97; United States, Department of State, *Excessive National Maritime Claims*, p. 73. Précisons que le passage international « n'affecte à aucun autre égard le régime juridique des eaux [...] » (article 34, p. 16). Afin d'en savoir plus sur les dispositions concernant la mer territoriale, consulter (articles 2-3, p. 7) : Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*.

<sup>232</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 30.

<sup>233</sup> Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 34, p. 16. L'UNCLOS fait la distinction entre les États côtiers et les États archipélagiques. Dans notre travail, nous nous référons aux dispositions prévues pour les États côtiers, puisque le Canada en est un. McRae fait remarquer que la phraséologie du droit international par l'article 34 de l'UNCLOS fait référence aux eaux qui sont actuellement utiles pour le passage international et non aux eaux qui pourraient éventuellement le devenir : McRae, « What is at Stake? », p. 15.

il comprendre qu'un détroit qui n'a servi qu'une seule fois au transport international deviendrait *de facto* un passage international? Si tel est le cas, aussi bien dire que tous les détroits sont internationaux! Il faut évidemment chercher plus loin et soupeser ce que signifie réellement un détroit qui a servi à la navigation internationale au sens où les juges et les juristes le conçoivent. Même si le droit conventionnel ne nous aide pas à ce propos, il existe une autre solution, et elle réside dans le droit coutumier. En fait, l'affaire du détroit de Corfou est la seule référence en droit international qui peut nous apporter des éléments de réponse concrets à ce sujet<sup>234</sup>. Les Américains voient également une corrélation entre l'affaire du détroit de Corfou et le passage du Nord-Ouest<sup>235</sup>. Mais ils ne font aucun lien avec des points particuliers de ce jugement dans leur argumentaire<sup>236</sup>. Pas plus que Pharand, nous n'avons trouvé dans la littérature une analyse où les Américains font une comparaison claire et précise entre l'affaire du détroit de Corfou et le passage du Nord-Ouest. Cela aurait pu nous permettre de comprendre comment et quand, selon eux, le passage du Nord-Ouest est devenu international.

Le respect des données géographiques est nécessaire afin de déterminer si un passage maritime est disponible à la navigation internationale. Dans l'affaire du détroit de Corfou, les juges ont évoqué qu'un passage maritime doit être relié à la haute mer d'un côté comme de l'autre pour répondre au critère géographique requis. Quant au droit conventionnel, l'UNCTS élargit la conception du droit coutumier. En effet, elle accepte qu'un détroit puisse mener, sur au moins une de ses embouchures, vers une mer territoriale d'un autre État. L'UNCLOS est encore plus permissive que la convention de 1958. Elle autorise en outre qu'un détroit puisse relier deux étendues d'eau situées dans des zones économiques exclusives. Mais peu importe le référent, le

---

<sup>234</sup> McRae, « What is at Stake? », p. 14; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 30, 36.

<sup>235</sup> Huebert, p. 97.

<sup>236</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 36.

passage du Nord-Ouest ne peut pas échapper au fait qu'il a les critères requis sur le plan géographique pour qu'on en fasse un passage international<sup>237</sup>.

#### 5.2.4 Les lignes de base droites par rapport aux passages internationaux

Le rapprochement avec l'affaire des Pêcheries ferait en sorte qu'il deviendrait futile de déterminer si le passage du Nord-Ouest représente une voie maritime internationale. En effet, l'UNCLOS stipule que les dispositions prévues au sujet des passages internationaux ne peuvent pas supplanter le régime des eaux intérieures si un État instaure ses lignes de base droites avant d'être assujetti à la Convention<sup>238</sup>. Cependant, il existe deux autres possibilités. Nous devons en tenir compte étant donné que les Américains se préoccupent principalement des éléments de cette convention<sup>239</sup>. Premièrement, si les lignes de base droites étaient implantées selon les dispositions de l'UNCLOS et qu'un ou des détroits sillonnant les eaux enclavées étaient déterminés comme étant internationaux (ou le deviendraient), la traversée de ces eaux par une navigation de type inoffensif serait permise<sup>240</sup>. Deuxièmement, si un État ne peut d'une quelconque manière entourer son archipel, le ou les détroits déterminés comme étant internationaux auraient une navigation autorisée de type en transit<sup>241</sup>. Néanmoins, les lignes de base droites et les passages internationaux sont des volets distincts dans le droit international. En ce sens, il n'est pas surprenant que plusieurs auteurs les analysent pareillement<sup>242</sup>.

---

<sup>237</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 30; McRae, « What is at Stake? », p. 14; Cour internationale de justice, *Affaire du détroit de Corfou*, p. 28; Nations Unies, *Convention sur la mer territoriale*, article 16, p. 6; Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 37, p. 17.

<sup>238</sup> Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 35, p. 17.

<sup>239</sup> United States, Department of State, *Evaluating Straight Baselines*, p. 4.

<sup>240</sup> Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 8, p. 8.

<sup>241</sup> *Ibid*, articles 37-38, p. 17-18.

<sup>242</sup> Byers et Lalonde, « Northwest Passage »; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage »; McRae, « What is at Stake? ».

### 5.3 Les jugements internationaux relatifs au droit de la mer

Les jugements internationaux évoqués dans cette section nous aideront à comprendre les exigences géographiques et historiques qui permettent d'implanter des lignes de base droites, et à connaître les critères qui servent à établir qu'un détroit est un passage international.

#### 5.3.1 L'affaire des Pêcheries : les lignes de base droites

L'affaire des Pêcheries est un cas de dispute territoriale débattu devant la CIJ et qui a opposé la Norvège et le Royaume-Uni. L'enjeu était de déterminer si la Norvège était dans son droit en voulant faire respecter sa souveraineté sur un territoire maritime agrandi dans le nord du pays. Cette zone s'étendait sur plus de 1 500 kilomètres à partir du 66° 28' 48'' de latitude nord et allait jusqu'à la frontière nord-est de la Norvège (*voir* fig. 5.1). Les Norvégiens ont décidé d'enclaver cette zone par des lignes de base droites pour en faire officiellement des eaux intérieures le 12 juillet 1935, soit deux ans après que le Royaume-Uni se soit opposé à leurs limites territoriales (27 juillet 1933). Vers 1906, les pêcheurs britanniques avaient commencé à venir pêcher le long de la côte norvégienne. Rapidement, il y a eu un engouement pour cette activité commerciale à l'ouest du territoire norvégien. En 1932, les Britanniques avaient commencé à pêcher jusqu'au cap Nord<sup>243</sup>.

À l'époque, la Norvège a fait valoir devant les juges qu'une loi territoriale, datant de 1812, stipulait que la souveraineté norvégienne allait jusqu'à une lieue de mer<sup>244</sup> de ses îles et de ses terres continentales. Par contre, la Cour a focalisé sur des

---

<sup>243</sup> Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, p. 118, 124-125, 127.

<sup>244</sup> Une lieue marine égale 5,556 kilomètres. Dans l'histoire de la Norvège, le roi a parfois été à la tête d'un royaume unifié. Voici les deux dernières alliances : 1534-1814 : roi du Danemark et de Norvège; 1814-1905 : roi de Suède et de Norvège. De 1905 jusqu'à nos jours, c'est le roi de Norvège.

mesures légales qui avaient été prises ultérieurement. C'est-à-dire dans la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, au moment où la Norvège avait décidé d'enclaver les eaux de trois districts, le Sunnmøre en 1869, le Romsdal et le Nordmøre en 1889, par des lignes de base droites (*voir* fig. 5.1). Même si le litige de 1935 concernait les eaux intérieures d'un autre territoire maritime, les juges ont évoqué que cette mesure n'était qu'une suite logique et historique permettant de comprendre la validité des lignes de base droites dans leur ensemble. De leur côté, les Britanniques ont plaidé que les Norvégiens n'avaient pas été constants dans la préservation de leur souveraineté maritime de 1812 à 1935. Sur ce point, les juges ont mentionné que les conjonctures étaient trop différentes durant ces années pour que le contrôle ait été uniforme sur la région. Malgré ces failles sporadiques, les juges ont retenu que les Norvégiens « [avaient] appliqué leur système de délimitation d'une façon suivie et constante depuis 1869 jusqu'à la naissance du différend. » La Cour a aussi retenu que les autorités britanniques n'avaient pas riposté suite à l'implantation des lignes de base droites de 1869 et 1889. D'ailleurs, aucun État n'a exprimé d'opposition formelle, ce qui a permis à l'initiative norvégienne d'être valable pour tous. Une abstention est une reconnaissance tacite de l'état de fait et, plus le temps a passé, plus cela a renforcé la souveraineté de la Norvège. Il y a donc eu « une pratique constante et suffisamment longue en face de laquelle l'attitude des gouvernements atteste que ceux-ci ne l'ont pas considérée comme étant contraire au droit international. » La Cour s'est basée sur l'implantation des lignes de base droites au Sunnmøre en 1869 pour discréditer les prétentions du Royaume-Uni sur les eaux entourant la Norvège. À la suite de cette mesure, le gouvernement français a envoyé une note aux Norvégiens leur indiquant que la zone enclavée leur apparaissait justifiable dans la mesure où elle visait à protéger la population et que la côte avait une configuration géographique conforme. La teneur des propos correspondait aux yeux de la Cour à une première étape pouvant mener à une reconnaissance formelle. La France avait un intérêt négligeable dans la région, mais elle avait tout de même pris la peine d'envoyer une missive aux autorités norvégiennes. Par contre, le Royaume-Uni qui avait des intérêts



maritimes connus et reconnus à l'échelle de la planète et notamment dans la région n'a rien fait de tel. Les revendications de la Norvège n'auraient pas dû raisonnablement échapper aux autorités du Royaume-Uni, selon la Cour. Leurs représentants auraient eu avantage à évoquer leur désaccord à cette époque s'ils s'opposaient véritablement à ces mesures<sup>245</sup>.

Les juges peuvent insister sur le critère géographique ou historique pour établir le bien-fondé des lignes de base droites. Au départ, il faut que les lignes suivent de manière raisonnable la direction générale de la côte. Toutefois, cette « règle [...] est dépourvue de précision mathématique. » Il faut également que les lignes de base droites renferment des espaces où il y a une connexion avérée entre les eaux et les terres. Sur le plan historique, les juges peuvent aussi soupeser le long usage pour comprendre si les habitants avaient un intérêt socio-économique depuis des temps immémoriaux sur le territoire environnant. Ces trois prémisses « à défaut de précision rigoureuse, fournissent au juge des bases suffisantes de décision, adaptées à la diversité des situations de fait.<sup>246</sup> » Alors, voici comment ceux-ci ont interprété ces données dans l'affaire des Pêcheries. Le continent et le *Skjaergaard*<sup>247</sup> semblent se joindre. D'ailleurs, les gens qui habitent la région ne voient pas les eaux comme un obstacle. Ils utilisent les plans d'eau de façon telle qu'ils ne forment qu'un réseau unique avec les terres adjacentes. Des Norvégiens vivent depuis des temps immémoriaux aux abords des zones de pêche dont ils tirent une subsistance essentielle. Malgré ce point favorable, les juges ont fait remarquer qu'initialement la décision de la Norvège d'entourer ces eaux se basait sur des caractéristiques géographiques acceptables. En effet, la côte est « [p]rofondément découpée sur tout

---

<sup>245</sup> Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, p. 134-140.

<sup>246</sup> *Ibid.*, p. 127, 133, 142.

<sup>247</sup> *Skjaergaard* signifie « rempart de rochers ». Ce mot norvégien est utilisé dans l'affaire des Pêcheries pour désigner l'ensemble archipélagique au nord et au nord-ouest de la Norvège : Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, p. 127. Figure 5.1.

son parcours [puisqu'il y a] des échancrures qui pénètrent dans les terres, sur une distance souvent très considérable<sup>248</sup> ». La Norvège avait donc les critères géographiques requis pour qu'on implante des lignes de base droites<sup>249</sup>.

Au cours des procédures, le Royaume-Uni a proposé un compromis. La Norvège pouvait considérer toutes ses baies comme étant des plans d'eau intérieurs, et ce, peu importe leur envergure. Par contre, certains détroits, tels que l'Indreleia, correspondraient à des eaux territoriales. Sur cette proposition, la Cour a décidé que les lignes de base droites implantées par la Norvège devaient s'interpréter de façon globale et non en compartimentant certains espaces qui pourraient avoir des statuts juridiques différents. De ce fait, le Vestfjord et l'Indreleia, à titre d'exemple, ne pourraient pas être classés de manière distincte (*voir* fig. 5.1). On ne peut donc pas « se borner à envisager un secteur isolément ». La Cour a évoqué que la longueur des lignes de base droites au pourtour du *Skjaergaard* n'était pas un facteur à retenir. En effet, il n'y avait pas de règles claires autant pour les baies que pour les autres lignes de base droites, soit celles qui relient les îles au continent ou celles qui relient les îles entre elles. Et en ce qui concerne le rapprochement étroit que devrait avoir le territoire terrestre avec les eaux entourées par ces lignes de base droites, la Cour a stipulé qu'il « n'[était] pas tel qu'il défigur[ait] la direction générale de la côte norvégienne. » Les juges ont établi que l'argument du long usage pouvait être invoqué afin de supporter les lignes de base droites pouvant dévier (ex. Lophavet) de la ligne de la côte (*voir* fig. 5.1). Cependant, puisque le degré de déviation des lignes de base droites n'est pas statué en droit international, les juges ont préféré discourir au conditionnel pour évoquer les lignes de base droites qui peuvent être contestables. La Cour a accepté l'argumentaire du long usage relatif à la pêche, même si l'emplacement des habitants ne pouvait pas être démontré avec exactitude. En

---

<sup>248</sup> Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, p. 127.

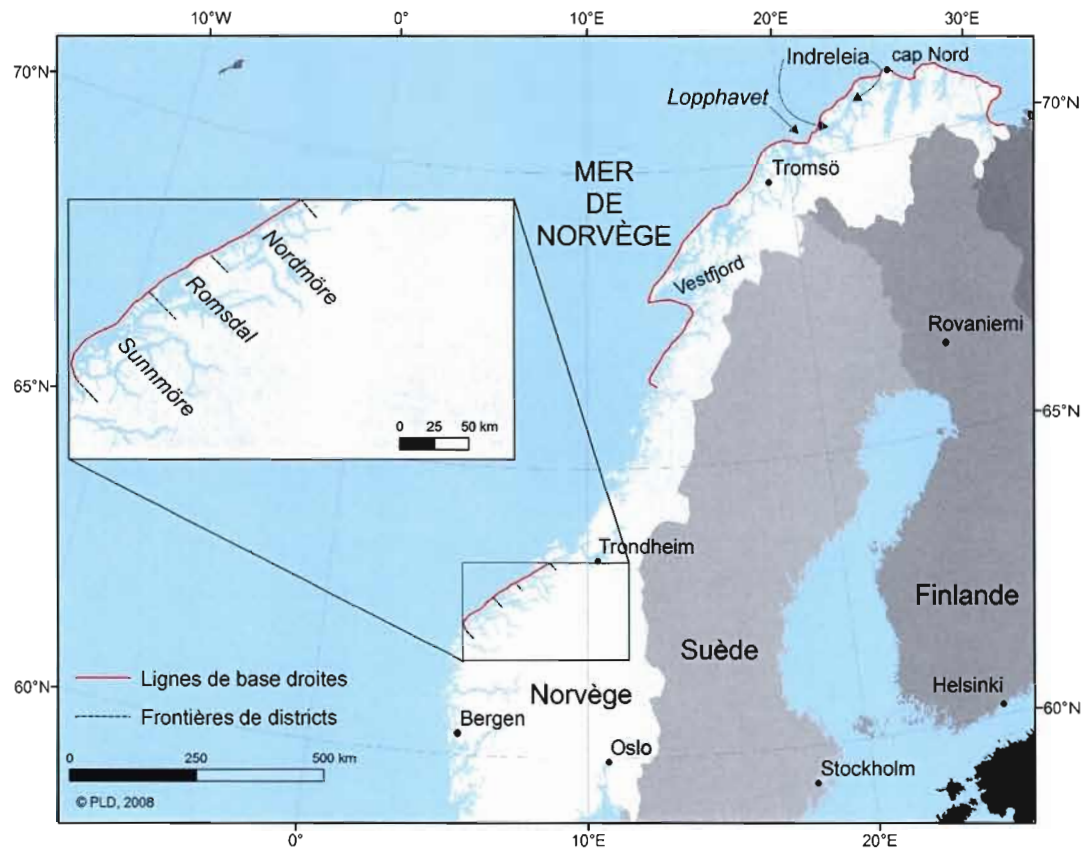
<sup>249</sup> Canada, *Affaires étrangères*; McRae, « Loss by Dereliction? ».

somme, les intentions de la Norvège étaient claires pour ce qui est de la zone litigieuse, et ce, même si les lignes de base droites n'étaient pas officialisées au moment de la protestation britannique. Le jugement sur cette affaire a été rendu le 18 décembre 1951 en faveur de la Norvège<sup>250</sup>.

---

<sup>250</sup> Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, p. 130-132, 141-143.

Figure 5.1 Les lignes de base droites en Norvège analysées lors de l'affaire des Pêcheries



Source : Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, Rôle général n° 5, 18 décembre 1951.

### 5.3.2 L'affaire du détroit de Corfou : les passages internationaux

L'affaire du détroit de Corfou a opposé le Royaume-Uni et l'Albanie devant la CIJ. Le Royaume-Uni a entrepris des démarches pour faire reconnaître la portion nord du détroit de Corfou, c'est-à-dire celle qui sépare l'Albanie et la Grèce, comme étant des eaux d'un passage international (*voir fig. 5.2*). Au cours de cette affaire, les deux États étaient d'accord sur le fait que le détroit de Corfou reliait deux parties de la haute mer. Par contre, l'Albanie a insisté sur le fait que ce détroit se trouvait dans ses eaux territoriales et qu'il y avait une voie de navigation principale à l'ouest, soit la mer Ionienne. Elle a invoqué que le détroit n'avait qu'un intérêt local et qu'il n'était qu'un passage auxiliaire et non essentiel au trafic maritime mondial. Toutefois, la Cour a plutôt considéré l'importance directe du détroit pour les autres États. Le port de Corfou est un des relais principaux pour les activités commerciales de la Grèce, et le détroit est partagé au nord entre cette dernière et l'Albanie. Les Albanais ont aussi mentionné à la Cour que certains navigateurs ne respectaient pas les règles de navigation de type inoffensif comme ils devaient le faire. Des navires militaires avaient un type de formation (en losange) provocateur dans leurs eaux territoriales, et des militaires étaient installés directement aux postes de combat. De plus, les canons n'étaient pas orientés de manière appropriée au moment où les navires passaient dans le détroit<sup>251</sup>. Les Albanais voulaient qu'ils soient « pointés dans l'axe du navire.<sup>252</sup> » Cependant, leurs arguments n'ont pas réussi à convaincre le tribunal. Le fait que le passage ait servi régulièrement, et à plusieurs occasions, pour le trafic maritime international a été un point déterminant du jugement. Du 1<sup>er</sup> avril 1936 jusqu'à la fin de 1937, 2 884 bateaux et navires albanais, britanniques, français, grecs, italiens,

---

<sup>251</sup> Cour internationale de justice, *Affaire du détroit de Corfou*, p. 6, 9-12, 27-30. Consulter l'UNCTS pour comprendre la description du droit conventionnel de l'époque sur les passages inoffensifs : Nations Unies, *Convention sur la mer territoriale*, articles 14-17, p. 5-6.

<sup>252</sup> Cour internationale de justice, *Affaire du détroit de Corfou*, p. 27.

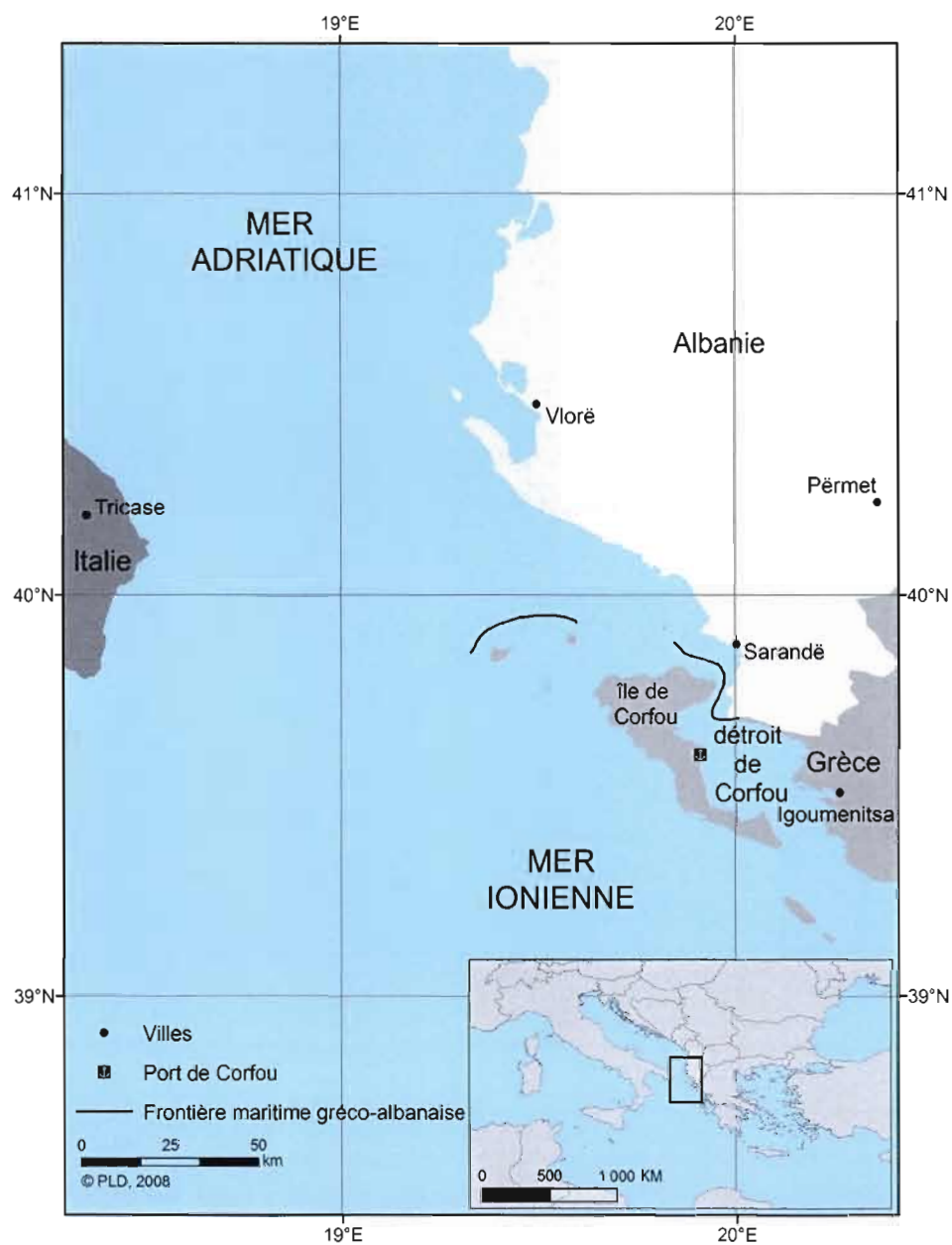
roumains et yougoslaves avaient franchi le détroit<sup>253</sup>. Les représentants du Royaume-Uni ont rapporté que le nombre de passages effectués leur paraissait « important », ce que la Cour a reconnu. En réalité, les traversées ont été plus nombreuses que ne l'indiquent ces chiffres, étant donné que l'on a seulement répertorié les bateaux et les navires qui ont été dédouanés au port de Corfou. Après avoir entendu les arguments des deux parties, les juges de la CIJ ont établi le 9 avril 1949 que la portion du détroit de Corfou située entre l'Albanie et la Grèce faisait partie intégrante de ce passage international<sup>254</sup>.

---

<sup>253</sup> *Ibid*, p. 28-29 : La Cour n'a pas été en mesure d'établir le nombre de petits bateaux qui faisaient partie de ce nombre.

<sup>254</sup> *Ibid*, p. 28-37 : Dans l'affaire du détroit de Corfou, on ne fait pas mention de l'expression « passage en transit ». Les juges ont seulement statué que le détroit de Corfou n'était plus un passage inoffensif. Dans l'UNCLOS, on a utilisé l'expression « en transit » pour évoquer le type de passage (et ses modalités) normalement utilisé dans les passages internationaux : Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, articles 37-38, p. 17-18. À noter que le droit de passage en transit est devenu un nouveau mode de navigation dans le droit conventionnel avec l'UNCLOS : McRae, « What is at Stake? », p. 5, 8-9.

Figure 5.2 Le détroit de Corfou : un passage international



#### 5.4 Les lignes de base droites autour de l'archipel Arctique

En premier lieu, nous verrons dans cette section de quelle manière le Canada a appuyé sa souveraineté sur les eaux de l'archipel Arctique depuis le début de son histoire. En second lieu, nous regarderons en détail les éléments prévus par le droit international pour que des plans d'eau soient considérés comme étant des eaux intérieures.

##### 5.4.1 L'investissement canadien en matière de souveraineté concernant les eaux de l'archipel Arctique, à travers les différentes périodes de son histoire

Nous allons tout d'abord examiner les différentes manœuvres qui ont été entreprises par le Canada pour soutenir ses revendications sur les eaux de l'archipel Arctique, au moment de son appropriation historique jusqu'à la fin des années 1960. Ensuite, nous verrons les stratégies qui ont été employées par les autorités afin de faire face aux menaces à l'intégrité territoriale du Canada, notamment à la suite des passages du navire *Manhattan* et celui du *Polar Sea* dans les eaux archipélagiques.

###### 5.4.1.1 De la cession des territoires archipélagiques par le Royaume-Uni jusqu'à la fin des années 1960

En 1906, l'amendement à la *Loi des pêcheries* a instauré de nouvelles restrictions de pêche à la baleine au-delà du 55° de latitude nord ainsi que dans la baie d'Hudson (voir fig. 4.5). En effet, les baleiniers devaient se munir d'un permis. C'est à partir de ce moment que le Canada a montré une certaine autorité effective sur son territoire maritime. Ces documents, vendus par le capitaine J.-E. Bernier, représentaient en quelque sorte la première manifestation canadienne pour appuyer



son statut juridique sur les eaux archipélagiques<sup>255</sup>. En 1910-1911, le capitaine Bernier est retourné dans l'Arctique, mais avec plus d'aplomb que lors de ses voyages précédents. Il remettait des missives à l'attention des capitaines et des propriétaires de bateaux de pêche mentionnant que ces derniers devaient se munir d'un permis et aussi pour leur faire part de leur obligation de se soumettre aux lois canadiennes en vigueur dans la région, notamment dans les eaux de l'archipel Arctique. Au cours de ce voyage, le capitaine Bernier a arraisonné deux bateaux<sup>256</sup>. Cette insistance a eu des bienfaits. À partir de ce moment, les baleiniers écossais et américains se conformaient aux lois canadiennes lorsqu'ils se rendaient pêcher en ces lieux<sup>257</sup>.

Comme nous l'avons vu dans le chapitre 4, en février 1907, le sénateur Poirier a proposé la théorie des secteurs au Sénat afin de protéger les îles de l'archipel Arctique<sup>258</sup>. Toutefois, au fur et à mesure que le territoire subissait moins de pression de la part des États étrangers, la théorie des secteurs n'est devenue qu'un support pour appuyer les revendications maritimes du Canada<sup>259</sup>. Cette frontière maritime, rappelons-le, n'a jamais eu force de loi au niveau international. Les États ne peuvent donc pas s'appuyer sur ses principes pour revendiquer un quelconque droit territorial au sens du droit international. D'ailleurs, les revendications territoriales du Canada sur les eaux de l'archipel Arctique n'ont jamais été solidement appuyées par les principes de cette théorie<sup>260</sup>. Il n'y a que le Canada et la Russie qui ont suivi de près ou de loin les fondements de cette théorie pour faire valoir un droit territorial dans

---

<sup>255</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 25-26; Caldwell, p. 8.

<sup>256</sup> Caldwell, p. 8.

<sup>257</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 26.

<sup>258</sup> Caldwell, p. 7. Figure 1.3.

<sup>259</sup> McRae, In Griffiths et al., p. 98.

<sup>260</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 10.

l'Arctique<sup>261</sup>. L'Union soviétique a proclamé le 15 avril 1926 que ses limites territoriales suivraient le 168° 49' 36" (à l'est) et le 32° 4' 35" (à l'ouest) de longitude est jusqu'au pôle Nord<sup>262</sup>. La *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest* de juin 1925 (voir chap. 4) évoquait que toutes les expéditions étrangères qui passeraient sur son territoire terrestre et maritime devaient demander un permis<sup>263</sup>. Le territoire maritime de l'archipel Arctique était donc pleinement régularisé afin de permettre un contrôle des visites étrangères. Au cours des années 1930, ce n'était plus un problème notable pour les autorités canadiennes de normaliser les expéditions américaines<sup>264</sup>.

Au début de la Guerre froide, le Canada a dû s'adapter pour faire face à une amélioration sans précédent de la technologie. En 1948, la marine canadienne a commencé à utiliser un nouveau brise-glace dans l'Arctique, le *Labrador*. Ce navire avait été conçu spécifiquement afin de patrouiller régulièrement les eaux de l'archipel Arctique<sup>265</sup>. Après la guerre, c'est la technologie soviétique qui a amené les Américains et les membres de l'OTAN à s'intéresser à toute la région arctique et, plus précisément lors de l'apparition des sous-marins nucléaires soviétiques, lanceurs de missiles balistiques (SSBN)<sup>266</sup>. Les puissances pouvaient avoir recours aux missiles balistiques et aussi aux bombes intercontinentales. La distance aérienne est donc devenue un facteur clé. Les missiles balistiques lancés par sous-marin (SLBM) pouvaient être tirés à partir de SSBN. Ces sous-marins pouvaient se faufiler en dessous des glaces et se rapprocher, sans être aperçus, le plus près possible de leur cible d'attaque<sup>267</sup>. L'apparition des sous-marins nucléaires n'est qu'un des éléments

---

<sup>261</sup> Besnault, p. 317.

<sup>262</sup> Caldwell, p. 72. Figure 1.3.

<sup>263</sup> *Ibid*, p. 15-16.

<sup>264</sup> Grant, p. 17, 22.

<sup>265</sup> *Ibid*, p. 216.

<sup>266</sup> Buteux, In Dosman et al., p. 88-90.

<sup>267</sup> Young, In Dosman et al., p. 9-10.

prouvant que la technologie a connu une poussée radicale dès les débuts de la Guerre froide. Tout cela a changé du même coup les vertus géostratégiques de l'Arctique<sup>268</sup>. En 1955, les SLBM soviétiques avaient une portée de tir d'environ 650 kilomètres. L'envoi de ces missiles à partir du sud de la baie d'Hudson devenait une préoccupation pour le Canada et les États-Unis<sup>269</sup>. Vers les années 1980, l'Union soviétique pouvait lancer ses SLCM sur des cibles situées à 3 000 kilomètres de distance. L'implantation du NWS à partir de la fin des années 1980 avait pour objectif de détecter l'envoi de ce type de missiles (*voir* chap. 4)<sup>270</sup>. Chose certaine, le contrôle de l'Arctique est véritablement devenu d'une haute importance à partir des années 1950. La traversée submergée et complète de la banquise de l'Arctique par le sous-marin américain *Nautilus* au mois d'août 1958 en est un exemple éloquent. Le sous-marin a fait surface au nord des côtes islandaises moins d'une semaine après avoir quitté Point Barrow en Alaska<sup>271</sup>.

Au cours des années 1950 et au début des années 1960, l'intériorité des eaux archipélagiques ne semblait pas être établie de manière convaincante par les différents gouvernements canadiens. D'ailleurs, comme il n'avait pas de dispositions légales pour délimiter son territoire maritime, il aurait été très hasardeux pour le Canada, à la fin des années 1950, d'entourer ses eaux archipélagiques par des lignes de base droites et/ou d'invoquer formellement un titre historique<sup>272</sup>. Par contre, le Canada a exercé un certain contrôle de ses eaux au moment de l'installation de la ligne de défense DEW (*voir* fig. 4.5). Concrètement, cela signifie qu'il a fixé les modalités de navigation à tous les navires américains qui ont été mobilisés dans ses

---

<sup>268</sup> Besnault, p. 398.

<sup>269</sup> Caldwell, p. 42.

<sup>270</sup> Purver, In Dosman et al., p. 13, 119-120. Figure 4.5.

<sup>271</sup> Caldwell, p. 41. Figure I.2.

<sup>272</sup> McRae, In Griffiths et al., p. 99-100.

eaux. Le Premier ministre Louis Saint-Laurent a mentionné le 6 avril 1957 à la Chambre des communes que le Canada autoriserait le transport de marchandises jugées nécessaires à la construction de la ligne de défense par des navires américains. Il a rappelé que les navires auraient tous à leur bord un délégué du gouvernement canadien qui agirait à titre d'observateur pour s'assurer du bon déroulement de la navigation<sup>273</sup>. À partir de ce moment, l'Union soviétique ne représenta plus qu'un des acteurs potentiellement nuisible à la sécurité du Canada dans l'Arctique. En effet, la présence américaine commençait également à menacer l'intégrité territoriale du Canada et à éreinter les autorités canadiennes. En 1964, le Livre blanc sur la défense nationale exprimait le fait que le Canada voulait devenir plus indépendant face à ses alliés quant au maintien de sa sécurité et de sa souveraineté, et il projetait même l'achat de sous-marins nucléaires. Toutefois, pour pouvoir se munir de ce type de technologie, le Canada dépendait des informations privilégiées que le Royaume-Uni et les États-Unis accepteraient de lui fournir. En définitive, rien n'a été véritablement mis sur pied pour accentuer la présence maritime du Canada dans l'Arctique. Les autorités canadiennes n'ont jamais poursuivi les efforts afin de mettre à jour les objectifs de ce projet de défense. Au milieu des années 1960, le Canada n'était toujours pas en mesure de contrôler et de sécuriser adéquatement ses eaux archipélagiques<sup>274</sup>.

---

<sup>273</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 9.

<sup>274</sup> Caldwell, p. 41-45, 82, 91-92; Canada, Défense nationale, *Livre blanc sur la défense*, Ottawa, Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie, 1964, p. 15.

#### 5.4.1.2 Les passages du pétrolier *Manhattan* et celui du brise-glace *Polar Sea* à travers l'archipel Arctique

Dans cette section, nous verrons de manière détaillée les lois, les intentions et le contrôle effectif envisagés et établis par le Canada afin d'éviter que les traversées importunes de navires étrangers ne se reproduisent.

##### 5.4.1.2.1 Le contrôle des eaux de l'archipel Arctique à la suite des traversées du navire *Manhattan* de 1969

Les traversées du pétrolier américain *Manhattan* en 1969, dans le passage du Nord-Ouest, ont poussé les autorités canadiennes à exprimer de nouveau leurs revendications territoriales sur la région et à envisager des mesures plus rigoureuses afin de protéger les eaux de l'archipel Arctique. Jean Chrétien, alors ministre du Développement du Nord, a déclaré le 6 octobre 1969 que les autorités voulaient implanter une mesure spécifiquement destinée à l'Arctique afin d'y contrer la pollution des eaux (et aussi d'autres entrées de navires indésirables). Le 9 mars 1970, Pierre E. Trudeau, Premier ministre du Canada, a affirmé lors d'une interview présentée au *Today Show* à la NBC que les frontières territoriales du Canada dans l'Arctique correspondaient à celles représentées par la théorie des secteurs ou à celles du plateau continental<sup>275</sup>. Le mois suivant, le ministre des Affaires extérieures a ajouté que « [l]e Canada a[vait] toujours vu les eaux de l'archipel Arctique comme étant des eaux canadiennes [et que] le gouvernement actuel maint[enait] cette position.<sup>276</sup> » Les projets de loi sur la mer territoriale et sur la prévention de la pollution des eaux arctiques ont été déposés en Chambre le 8 avril 1970. Avec cette

---

<sup>275</sup> Kirton et Munton, In Griffiths et al., p. 75-76, 91. Figure 1.3. Nous reviendrons plus en détail sur les conditions et les circonstances relatives à ce passage dans la section des passages internationaux (chap. 5, sect. 5.5).

<sup>276</sup> M. W. Sharp, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, avril 1970, cité dans Caldwell, p. 48-49 ; trad. libre.

dernière mesure, le Canada avait décidé d'établir, au-delà du 60° de latitude nord, une zone de protection maritime de 100 milles marins<sup>277</sup> à partir de ses côtes. Sanctionnée au mois de juin 1970, la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* imposait donc des conditions de circulation supplémentaires aux navires<sup>278</sup>. Le Canada voulait protéger son territoire de tout transport pouvant nuire à sa sécurité environnementale et sociale, et non agrandir son territoire. Le but était aussi de protéger l'intégrité de la population inuite, ainsi que ses traditions et ses ressources maritimes, et non d'y entraver la navigation<sup>279</sup>. Cette législation n'était pas un aveu que le Canada ne disposait pas suffisamment d'arguments relatifs à ses revendications historiques. Il a inlassablement considéré ses eaux archipélagiques comme faisant partie intégrante de son territoire<sup>280</sup>. Cette mesure n'était qu'un mouvement de souveraineté supplémentaire qui n'entraînait pas en contradiction avec le reste<sup>281</sup>. Le droit international prévoyait justement une protection de 100 milles du littoral aux États qui en démontreraient l'utilité. Et cela dans le but de prévenir des catastrophes naturelles ou des dégâts à l'environnement pouvant être provoqués, notamment, par des pétroliers<sup>282</sup>. Selon Caldwell, la cause environnementale avait un fondement juste,

---

<sup>277</sup> 1 mille marin est égal à 1,852 kilomètre. À noter que toutes les distances exprimées en milles dans ce travail font implicitement référence à des milles marins. Par convention, toutes les distances maritimes (frontières, lignes de base droites, etc.) exprimées par le droit international et par les États se font dans cette unité de mesure.

<sup>278</sup> Caldwell, p. 49-50; Kirton et Munton, In Griffiths et al., p. 76, 91. La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* prévoyait aussi une distance de protection de 100 milles à l'est, à condition qu'elle n'empiète pas sur le territoire maritime du Groenland (frontière basée sur l'équidistance entre les deux États) : Canada, Lois du Parlement du Canada, *Loi sur la prévention de la pollution des zones des eaux arctiques contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien*, 28<sup>e</sup> Législature, 2<sup>e</sup> session, tome 1, C-202, ch. 47, S.C., 1969-70, Ottawa, Imprimeur de la Reine pour le Canada, 1970 : Appendice B. Depuis le 13 mars 1974, la frontière entre le Canada et le Groenland (Danemark) est délimitée par le plateau continental : Canada, Affaires extérieures.

<sup>279</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 10-11, 26 : L'UNCLOS vient confirmer le droit du Canada de créer un périmètre de ce type : Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 234, p. 97.

<sup>280</sup> McRae, In Griffiths et al., p. 112.

<sup>281</sup> McRae, « Loss by Dereliction? ».

<sup>282</sup> Kirton et Munton, In Griffiths et al., p. 90-91.

mais il était d'avis qu'elle avait forcément été exagérée pour donner de la crédibilité au Canada. Essentiellement, le but était de freiner toute autre tentative de passage inopportun dans ses eaux<sup>283</sup>. Par la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* de 1970, le Canada s'est donné les outils pour régir le transport sur ses eaux. Ainsi, ceux qui ne se conformeraient pas à cette législation seraient susceptibles de faire face à des poursuites judiciaires<sup>284</sup>. Les États-Unis n'ont pas accepté cette disposition du Canada. En fait, ils s'opposaient à cette disposition du droit international de façon globale<sup>285</sup>. De plus, ils ont signifié leur désaccord sur la nouvelle extension du territoire maritime canadien de 3 à 12 milles du territoire terrestre. Toutefois, à ce moment, 57 États avaient déjà élargi leur souveraineté maritime à cette distance (et même parfois plus) de leurs côtes<sup>286</sup>. En outre, le droit coutumier reconnaissait déjà cette limite territoriale<sup>287</sup>.

Au cours de son deuxième voyage dans l'Arctique en 1970, le *Manhattan* avait encore à son bord un représentant du gouvernement canadien. La compagnie Humble Oil a été avertie par le Canada, au début du mois d'avril, que le capitaine du brise-glace canadien avait l'autorité nécessaire pour faire avorter le voyage si elle ne se conformait pas aux règles établies par le Canada. Il est important de mentionner que c'est la compagnie pétrolière, qui, au début du mois de mars, a pris l'initiative d'accepter à bord du *Manhattan* la présence d'un responsable canadien. Elle a mentionné que l'aide d'un brise-glace canadien serait bienvenue et elle a aussi indiqué que le pétrolier naviguerait essentiellement dans la baie de Baffin, donc sans

---

<sup>283</sup> Caldwell, p. 48-50.

<sup>284</sup> McRae, In Griffiths et al., p. 100-101.

<sup>285</sup> United States, Department of State, *Information Memorandum for Mr. Kissinger – the White House*, 12 mars 1970.

<sup>286</sup> Kirton et Munton, In Griffiths et al., p. 91-92; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 11, 26, 42. La loi concernant l'extension de la mer territoriale canadienne de 3 à 12 milles des côtes a été sanctionnée au mois de décembre 1970 : Caldwell, p. 48.

<sup>287</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 26. Cette mesure fait maintenant partie du droit conventionnel (UNCLOS) : Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 3, p. 7.

intention de traverser le passage du Nord-Ouest. Le 26 mars, soit quelques jours avant le départ prévu pour le 1<sup>er</sup> avril, la compagnie « Humble était d'accord pour concéder au Canada le commandement ultime sur le voyage du *Manhattan*. » En définitive, le gouvernement canadien avait donné son accord à la compagnie pour autant que celle-ci accepte de suivre les nouvelles dispositions de la loi anti-pollution, et ce, même si le projet de loi n'avait pas été déposé à la Chambre des communes. Il l'a été le 8 avril 1970. La compagnie pétrolière s'est portée garante du voyage d'avril et de mai 1970 par l'envoi d'une note officielle aux autorités canadiennes le 18 mars, soit deux semaines avant son départ<sup>288</sup>.

L'événement du *Manhattan* a fait comprendre au Canada qu'il devait prendre de nouveaux moyens afin de protéger l'intégrité de son territoire arctique. Le sujet de la souveraineté a pris le dessus dans le Livre blanc de 1971, et le contrôle effectif en est devenu l'élément clé. Cependant, ce document ne faisait mention que d'une accentuation du contrôle des eaux de l'Arctique par voie aérienne. Ces dispositions n'étaient donc pas suffisantes pour prétendre à un contrôle effectif minimal. Le Canada n'était pas à l'abri d'une autre crise de type *Manhattan*<sup>289</sup>. De toute façon, ce projet de défense dans l'Arctique ne s'est jamais réalisé. Une fois le ministre de la Défense remplacé, le projet a rapidement été abandonné<sup>290</sup>. Néanmoins, les déclarations faisant état de l'intériorité des eaux de l'archipel Arctique se sont poursuivies. Le Canada a continué d'insister sur son point de vue. Le Bureau des Affaires législatives du Canada a mentionné de manière officielle le 17 décembre 1973 que les autorités percevaient toujours « les eaux de l'archipel Arctique canadien comme étant *des eaux intérieures* du Canada, *sur une base historique* [...]»<sup>291</sup> » Le

---

<sup>288</sup> Kirton et Munton, In Griffiths et al., p. 71, 90-93 : trad. libre.

<sup>289</sup> Caldwell, p. 50-51, 56; Canada, Défense nationale, *La défense dans les années 70*, p. 3-4, 23.

<sup>290</sup> Caldwell, p. 82.

<sup>291</sup> Bureau des Affaires législatives du Canada, 17 déc. 1973, cité dans Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 11 : trad. libre.



gouvernement avait donc gardé la même position concernant le statut de ses eaux qu'avant la période de la Guerre froide. Cependant, l'argumentaire reposait toujours sur un droit historique. Quelques années plus tard, de nouvelles lois sont venues renforcer les prétentions canadiennes. En 1977, le Canada a décidé de se doter d'une zone de protection économique à 200 milles de ses côtes, comme plusieurs autres États l'avaient fait dans les années 1970<sup>292</sup>. Par conséquent, aucun espace maritime à l'intérieur de l'archipel n'échappait à cette disposition. Cette initiative a d'ailleurs été renforcée par la Zone économique exclusive (ZEE) de l'UNCLOS qui prévoyait la même distance de protection<sup>293</sup>.

#### 5.4.1.2.2 Le contrôle des eaux de l'archipel Arctique à la suite du passage du navire *Polar Sea*

La traversée du brise-glace américain *Polar Sea* dans le passage du Nord-Ouest, au mois d'août 1985, a été marquée par une réaction plus ardente de la part du Canada que celle qui avait suivi le premier voyage du pétrolier américain *Manhattan*. Le 10 septembre, le Canada a décidé d'entourer son archipel par des lignes de base droites (en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1986). Son but était de légalement interdire l'entrée de navires étrangers dans ses eaux intérieures<sup>294</sup>. À cette époque, 23 États avaient déjà utilisé les dispositions prévues par l'UNCTS pour implanter des lignes de base droites, sur le total des 78 États qui avaient décidé de fermer leurs eaux avec de telles

---

<sup>292</sup> Canada, Pêches et Océans, *La surpêche et la gouvernance internationale des pêches et des océans*, 2006.

<sup>293</sup> Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, article 57, p. 25. Consulter aussi les articles 55 (p. 24), 56 (p. 25), 58 (p. 25-26). La haute mer se trouve au-delà des eaux intérieures, de la mer territoriale et de la zone économique exclusive d'un État (article 86, p. 38). Consulter l'article 87 (p. 39) afin de connaître certaines dispositions concernant la haute mer; Beaucher. Le Chili est devenu le premier État à se doter, en 1947, d'une zone de protection économique à 200 milles de ses côtes : S. V. Scott, *International Law in World Politics*, Boulder (É.-U.), Lynne Rienner Publishers, 2004, p. 279.

<sup>294</sup> Caldwell, p. 58; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 39; Canada, Parlement du Canada, Chambre des communes, p. 6462-6464 : Appendice D.

mesures. Et sur les 45 États qui avaient déjà ratifié la Convention jusqu'en septembre 1985, seulement 21 avaient utilisé ces dispositions pour soutenir leurs revendications territoriales. L'année 1985 représente un moment charnière. En effet, le passage du *Polar Sea* peut représenter un précédent en matière de passage international<sup>295</sup>, et c'est à ce moment que le Canada a manifesté pour la première fois de manière légale l'intériorité de ses eaux archipélagiques<sup>296</sup>. Depuis l'instauration des lignes de base droites, les sous-marins clandestins en plongée (tout comme les navires étrangers qui n'ont pas été préalablement approuvés) se retrouvent officiellement dans l'illégalité dans les eaux de l'archipel Arctique<sup>297</sup>. En tenant compte des lignes de base droites, le Canada peut dorénavant déterminer sa mer territoriale à partir des points de ces lignes. En faisant des eaux archipélagiques des eaux légalement intérieures, le Canada n'a plus à convaincre qu'il détient un titre historique sur ces eaux<sup>298</sup>. Le 26 février 1986, un responsable du bureau du secrétaire d'État des États-Unis, James W. Dyer, a écrit au sénateur Charles Mathias Jr., pour lui faire part de la position de l'exécutif du gouvernement américain face aux nouvelles mesures canadiennes. Dyer évoquait que le Canada ne pouvait pas se réfugier dans le droit international pour faire valoir une souveraineté pleine et entière sur les eaux de l'archipel Arctique<sup>299</sup>. Toutefois, il ne mentionnait aucunement les points auxquels le Canada ne pouvait se référer<sup>300</sup>.

En 1987, le passage du *Polar Sea* était encore un événement récent pour les autorités canadiennes. Il n'est donc pas surprenant que le nouveau Livre blanc relatif

---

<sup>295</sup> Nous reviendrons plus en détail sur les conditions et les circonstances relatives à ce passage dans la section des passages internationaux (chap. 5, sect. 5.5).

<sup>296</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 42-43.

<sup>297</sup> F. Griffiths, « Where Vision and Illusion Meet », In Griffiths et al., p. 8-9.

<sup>298</sup> Pharand, In Dosman et al., p. 154.

<sup>299</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 12; United States, Department of State, *Excessive National Maritime Claims*, p. 29.

<sup>300</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 12.

à la défense nationale ait mis l'accent sur la souveraineté. On peut y lire que « la capacité d'exercer sa souveraineté avec efficacité est l'essence même de son existence en tant que nation. » Le concept des « trois océans » était le nouveau credo du gouvernement. Il prévoyait une meilleure intégration des eaux arctiques au reste du Canada par l'implantation d'infrastructures maritimes qui permettraient au pays de joindre plus facilement l'Atlantique et le Pacifique. Grâce à ces nouvelles mesures, le Canada aurait la possibilité de venir en aide plus rapidement à ses alliés de l'OTAN. On a aussi évoqué dans ce Livre blanc que les eaux archipélagiques devaient être mieux protégées, puisqu'elles représentaient toujours un emplacement stratégique d'attaque pour les Soviétiques (afin d'y lancer des missiles de croisière). Malgré les intentions claires du gouvernement Mulroney de protéger les eaux archipélagiques, ses plans ont été contrecarrés par une récession économique à la fin des années 1980. Le plan de redressement économique total du gouvernement représentait tout de même 3,6 milliards de dollars. Le tiers des dépenses qui avaient été sabrées concernait directement les Forces armées. Le projet d'achat de sous-marins nucléaires prévu par le Livre blanc a donc été abandonné, tout comme la construction d'un brise-glace résistant et adapté à de l'épaisse glace, un Polar 8<sup>301</sup>. Ce navire aurait été utile pour appuyer la souveraineté de manière continue dans les eaux difficiles d'accès<sup>302</sup>. Le concept des « trois océans » semblait donc irréalisable suite à ces coupures. Le ministre de la Défense, William McKnight, a dès lors compris que la surveillance du Nord devait s'effectuer avec le soutien des alliés. Cette idée de recourir à une participation extérieure n'a nullement aidé la cause du Canada à faire valoir son contrôle sur ses eaux. Il fallait absolument que cette situation ne soit que temporaire pour les autorités canadiennes<sup>303</sup>.

---

<sup>301</sup> Canada, Défense nationale, *Défis et engagements*, p. 11, 23, 49-68; Caldwell, p. 58, 66, 82-85.

<sup>302</sup> McRae, « Loss by Dereliction? ».

<sup>303</sup> Caldwell, p. 82-85.

#### 5.4.2 Le renforcement de la souveraineté selon le critère historique

L'exercice de la souveraineté, le contrôle effectif, l'absence de protestations (ces trois points ont été rapportés dans la section 5.4.1), le long usage et les intérêts vitaux sont tous des principes importants dans le droit international pour établir la justesse des lignes de base droites<sup>304</sup>. Depuis des temps immémoriaux, les habitants qui demeurent dans l'archipel Arctique vivent de la chasse et de la pêche, et ils se promènent en motoneige ou en traîneau à chiens à travers ces eaux pour se rendre visite. Les Inuits passent sur les eaux comme si ce n'était que le prolongement du territoire terrestre. Il est donc clair que la région leur a fait prendre un mode de vie particulier. Au-delà de l'aspect de la survie, ils se sont créé aussi une économie locale et autonome<sup>305</sup>. L'utilisation du territoire arctique par les Premières nations représente une preuve que le Canada pourrait faire ressortir à un moment opportun afin d'appuyer ses revendications<sup>306</sup>. Par l'annexion, ils sont véritablement devenus des citoyens canadiens à part entière<sup>307</sup>. Byers et Lalonde mentionnent que : « L'utilisation historique et l'occupation de la banquise par les Inuits permettent de justifier [...] les lignes de base droites dans leur ensemble [et] les lignes de base droites de manière individuelle.<sup>308</sup> » D'ailleurs, dans le golfe d'Amundsen et le détroit de Lancaster, le Canada peut faire valoir les intérêts vitaux de longue date du peuple inuit<sup>309</sup>. Les lignes de base droites sont environ de 51 milles pour le détroit de Lancaster, de 92 milles pour le golfe d'Amundsen, de 99 milles pour le détroit de

---

<sup>304</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 24-28.

<sup>305</sup> G. Rowley, « Bringing the Outside Inside : Towards Development of the Passage », In Griffiths et al., p. 32-33; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 16, 21, 27-28; Huebert, p. 96.

<sup>306</sup> Robertson, In Berger et al., p. 91.

<sup>307</sup> Byers et Lalonde, « Northwest Passage », p. 11; Chrétien; Huebert, p. 95.

<sup>308</sup> Byers et Lalonde, « Northwest Passage », p. 13 : trad. libre.

<sup>309</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 58.

M'Clure ainsi que de 62 milles entre les îles Borden et Ellef Ringnes<sup>310</sup>. Au-delà de la culture et de la nourriture, il faut voir cette question à l'échelle étatique. Le Canada a non seulement un intérêt mais également un devoir de venir en aide aux Premières nations. En effet, il doit protéger et aider ses groupes minoritaires, en l'occurrence les Inuits vivant dans l'archipel Arctique, par le Pacte international relatif aux droits civils et politiques en vigueur depuis le 23 mars 1976<sup>311</sup>.

Les intérêts vitaux du territoire en litige comptent aussi pour ce qui est des espèces animales. Plusieurs animaux vivent dans l'Arctique, et le détroit de Lancaster semble regorger de cette richesse. Cette région accueille une large population de phoques, de baleines et d'ours. La tranquillité relative des eaux arctiques assure à différents niveaux la survie de ces mammifères et favorise aussi la régénération des poissons<sup>312</sup>. De nouvelles routes migratoires pourraient être empruntées à cause des brisures de la glace. La communication et l'approvisionnement des baleines pourraient être affectés par les différents sons émis par les navires. De même, il faut considérer les risques liés aux déversements pétroliers<sup>313</sup>. Un passage international aurait donc une influence néfaste sur ces ressources maritimes, d'autant plus que le détroit de Lancaster est l'une des grandes embouchures du passage du Nord-Ouest à l'est<sup>314</sup>. À noter aussi que les deux seules entrées, qui y sont raisonnablement accessibles (les détroit de Lancaster et de Fury et Hecla), hébergent de nombreuses espèces<sup>315</sup>.

---

<sup>310</sup> Byers et Lalonde, « Northwest Passage », p. 13. Figure I.2.

<sup>311</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 27; Nations Unies, *Pacte international relatif aux droits civils et politiques*, 16 décembre 1966.

<sup>312</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 27.

<sup>313</sup> Rowley, In Griffiths et al., p. 32. Au-delà du passage international, la fonte des glaces contribue déjà grandement à la déstabilisation du mode de vie des animaux : Huebert, p. 93. Évidemment, ces arguments ne pourront servir tant qu'il y aura de la glace sur le passage du Nord-Ouest.

<sup>314</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 27.

<sup>315</sup> Rowley, In Griffiths et al., p. 32. Figure I.2.

### 5.4.3 Les conditions géographiques

Afin de bien interpréter cette question, il faut utiliser le type de projection cartographique qui reflète le plus fidèlement possible la géographie du territoire mis à l'étude. Dans le cas de l'archipel Arctique, il faut donc prendre le type de projection qui nous offrira le moins de distorsion au niveau des pôles. À cette fin, celle de Robinson offre assurément le meilleur aperçu. L'archipel Arctique se condense près du continent, et le pourtour de l'archipel suit une inclinaison près de la réalité (*voir* fig. 5.4). Donc, en suivant une carte fidèle au terrain, les lignes de base droites de l'archipel Arctique ne dépassent pas une déviation de  $20^\circ$  par rapport à la ligne générale de la côte, soit l'angle maximal officiellement accepté par les autorités américaines<sup>316</sup>. Besnault rapporte néanmoins que les lignes de base droites de l'île Banks, qui la relie à la fois à l'île du Prince-Patrick et au continent, ont des déviations d'environ  $60^\circ$ <sup>317</sup>. Toutefois, il ne mentionne pas le type de projection utilisée lors de cette observation. Selon les prémisses géographiques du droit international (conventionnel ou coutumier), il faut que les lignes de base droites suivent la direction générale de la côte. C'est-à-dire qu'il doit y avoir un rapport étroit avec la ligne des côtes<sup>318</sup>. Rappelons que, dans l'affaire des Pêcheries de 1951, le Lophhavet n'a pas été jugé contraire à cette disposition. D'ailleurs, les juges n'ont jamais établi un angle de déviation maximum au sujet des lignes de base droites<sup>319</sup>. Rien n'est exprimé à propos de la longueur maximale des lignes de base droites entre les îles ni dans l'affaire des Pêcheries, ni dans l'UNCTS, ni dans l'UNCLOS. Or le fait que le détroit de Parry (détroit de Lancaster au détroit de M'Clure) soit nettement plus étendu que le détroit d'Indreleia au nord-ouest de la Norvège ne peut pas être

---

<sup>316</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 18-19; United States, Department of State, *Evaluating Straight Baselines*, p. 28.

<sup>317</sup> Besnault, p. 326. Figure 1.2.

<sup>318</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 18-19.

<sup>319</sup> Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, p. 141-142. Figure 5.1.

pris en compte dans l'argumentaire des juges. En ce qui concerne le rapport étroit que les eaux devraient avoir avec les terres, le Canada a un avantage sur la Norvège. Le ratio de la mer par rapport à la terre à l'intérieur des lignes de base droites est de 0,822 sur 1 pour l'archipel Arctique canadien (le calcul prend uniquement en considération les eaux et les îles de l'Arctique), tandis que l'archipel norvégien bénéficie d'un ratio moins avantageux, soit de 3,5 sur 1<sup>320</sup>. Aussi, « les liens extrêmement étroits qui existent entre le continent, les îles [...] la mer et la glace justifient que l'on parle de liens uniques et justifient [les] lignes de base droites.<sup>321</sup> » Pendant la majeure partie de l'année (pour le moment), les îles de l'archipel Arctique sont soudées directement avec le continent par l'étendue des glaces et forment ainsi une seule entité<sup>322</sup>.

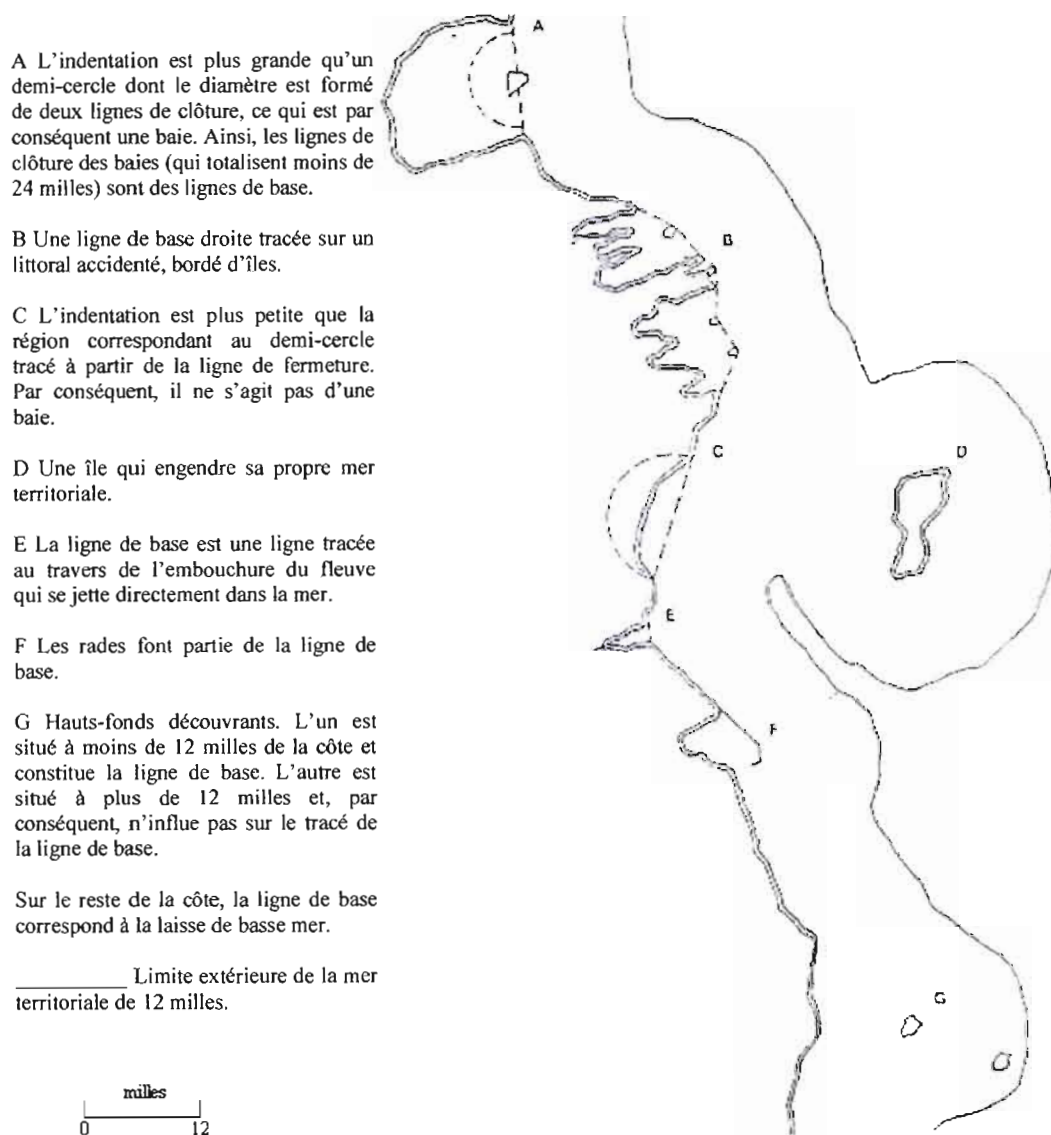
---

<sup>320</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 16, 19, 22-23. Figures I.4 et 5.1.

<sup>321</sup> Canada, Affaires étrangères.

<sup>322</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 16.

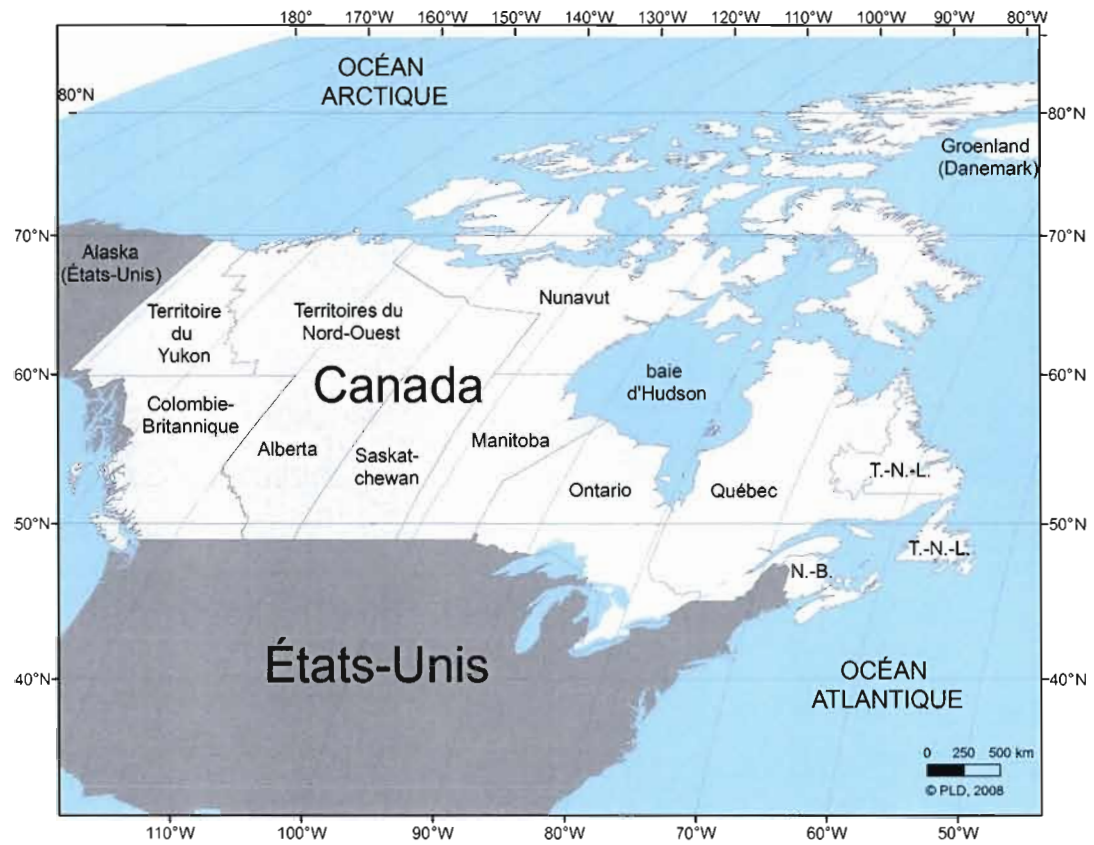
Figure 5.3 Les dispositions sommaires des lignes de base droites



Source : Carte modifiée de Canada, Division du droit et du gouvernement, *La Convention sur le droit de la mer*, février 1993. La question des baies est pertinente seulement si un État, qui est assujéti à l'UNCLOS, ne peut s'en remettre aux dispositions prévues à l'article 7 (p. 8) pour l'implantation de ses lignes droites ou s'il ne détient pas un titre historique sur les baies en question (article 10, p. 8-9) : Nations Unies, *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol. 1834, I-31363, 10 décembre 1982.



Figure 5.4 Le Canada selon la projection de Robinson



## 5.5 Le passage du Nord-Ouest : un détroit international?

Nous évoquerons, dans cette section, les traversées étrangères dans le passage du Nord-Ouest, notamment celles qui ont offensé la souveraineté du Canada. Nous verrons aussi les affinités et les divergences d'opinion du Canada et des États-Unis concernant la gestion des eaux de l'archipel Arctique.

### 5.5.1 Un aperçu global

La première traversée du passage du Nord-Ouest a été effectuée par le bateau *Gjøa* de 1903 à 1906. Le norvégien Roald Amundsen et son groupe d'expédition sont partis de la Norvège et ont joint Nome, situé sur la côte Ouest de l'Alaska, en suivant un trajet d'est en ouest<sup>323</sup>. Ils n'ont pas demandé d'autorisation au gouvernement canadien, étant donné qu'elle n'était pas nécessaire à l'époque. Il n'y avait pas de lois régissant le transport maritime sur les eaux arctiques. Tous les autres passages complétés par ce type d'embarcation étaient connus des autorités canadiennes, notamment de la Garde côtière. À noter que le deuxième bateau étranger (à part les sous-marins et les navires) à avoir traversé le passage du Nord-Ouest est le *Williwaw*, un bateau des Pays-Bas (1977). Jusqu'en 2005, il y a eu 69 traversées réussies du passage du Nord-Ouest par des bateaux et des navires étrangers : 29 étaient des navires de passagers, 20 des yachts ou des petits bateaux, 18 des brise-glace (y compris des remorqueurs) et 2 des navires-citernes. Il faut noter que le trafic maritime international ne s'applique raisonnablement pas à la catégorie des yachts et des petits bateaux. Par conséquent, le passage du Nord-Ouest ne pourrait donc pas devenir un passage international en tenant compte de ce type d'embarcations. D'autant plus que les autorités canadiennes étaient au courant de leur venue, et dans bien des cas elles

---

<sup>323</sup> Caldwell, p. 45; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 29, 38 : Le *Gjøa* a suivi l'actuelle route 4 dans le passage du Nord-Ouest. Figure I.2.

leur avaient offert de l'aide. Deux sous-marins américains ont également franchi ce passage : le *Seadragon* en 1960 et le *Skate* en 1962<sup>324</sup>.

Ces traversées ne pourraient pas servir d'argument pour soutenir l'internationalité du passage étant donné qu'elles ont été effectuées avec le consentement du gouvernement canadien<sup>325</sup>. Depuis le début des années 1960, l'Union soviétique et les États-Unis, notamment, ont franchi les différents couloirs du passage du Nord-Ouest avec des sous-marins nucléaires sans que les autorités canadiennes ne le sachent<sup>326</sup>. Les traversées de sous-marins étrangers dans le passage du Nord-Ouest ne pourraient contribuer à l'internationalité du passage que si le Canada avait eu connaissance de leur présence et qu'il n'avait pas pris les moyens appropriés afin de faire respecter sa souveraineté, ou encore, si ces traversées pouvaient être véritablement confirmées, même si elles ont été effectuées à l'insu des autorités canadiennes<sup>327</sup>.

#### 5.5.2 Les traversées du navire *Manhattan* dans le passage du Nord-Ouest

Seuls le bateau norvégien *Gjøa*, le *St-Roch*<sup>328</sup>, et des brise-glace canadiens et américains, en plus des sous-marins, avaient réussi la traversée du passage du Nord-

---

<sup>324</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 37-38, 40-41 : Consulter cet ouvrage pour connaître l'itinéraire de chacune des 69 traversées réussies du passage du Nord-Ouest évoquées plus haut (p. 31-33).

<sup>325</sup> *Ibid*, p. 37.

<sup>326</sup> Griffiths, « Where Vision and Illusion Meet », In Griffiths et al., p. 5.

<sup>327</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 37.

<sup>328</sup> Le *St-Roch* était un bateau utilisé par la GRC pour la patrouille maritime. De 1929 à 1948, il a été utilisé à quelques reprises pour des patrouilles de reconnaissance dans l'Arctique. Il est devenu la première embarcation à avoir traversé le passage du Nord-Ouest d'ouest en est (1940-1942) et le deuxième bateau, après le *Gjøa*, à avoir réussi la traversée du passage : « RCMPV *St-Roch* », *Historic Naval Ships Association*, 2008.

Ouest avant le *Manhattan*<sup>329</sup>. Les traversées du *Manhattan* en 1969 marquent le premier événement où la souveraineté canadienne a été défiée dans les eaux de l'archipel Arctique<sup>330</sup>. L'opinion publique canadienne n'a pas apprécié l'outrage qui a été fait à la souveraineté du Canada dans son territoire septentrional<sup>331</sup>. Auparavant,

[...] la menace maritime était submergée et par conséquent invisible pour le public. L'inhabileté du Canada à contrôler ses eaux revendiquées n'est devenue visible qu'avec le voyage expérimental du navire-citerne *Manhattan* dans le passage du Nord-Ouest.<sup>332</sup>

De plus, ces traversées ont démontré de façon claire que le passage pouvait être franchi en utilisant des navires assez résistants<sup>333</sup>. Il était désormais possible de relier l'Alaska à la côte Est des États-Unis par le passage du Nord-Ouest avec un navire rempli de pétrole. De plus, les ressources naturelles de l'archipel Arctique devenaient davantage accessibles<sup>334</sup>. L'idée de tester en quelque sorte le passage a donc été une conséquence directe de la découverte récente de pétrole en Alaska<sup>335</sup>. Le Canada a voulu que le passage du *Manhattan* soit soumis à une demande de permission officielle de la part des autorités américaines. D'ailleurs, le Premier ministre Trudeau en a lui-même fait la demande auprès du Président Richard Nixon, lors d'un voyage à Washington en mars 1969. La Maison-Blanche n'a pas été favorable à cette requête<sup>336</sup>, car elle « aurait pu donner une reconnaissance tacite de la souveraineté d'Ottawa sur ses détroits arctiques, en plus d'affaiblir les droits maritimes [des États-Unis] dans les autres détroits stratégiques à travers le

---

<sup>329</sup> Caldwell, p. 45.

<sup>330</sup> McRae, « Loss by Dereliction? ».

<sup>331</sup> Besnault, p. 199.

<sup>332</sup> Caldwell, p. 45 : trad. libre.

<sup>333</sup> Griffiths, « Where Vision and Illusion Meet », In Griffiths et al., p. 5.

<sup>334</sup> Caldwell, p. 47.

<sup>335</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 38.

<sup>336</sup> Caldwell, p. 46.

monde.<sup>337</sup> » Le *Manhattan* est parti le 24 août 1969 de Chester, en Pennsylvanie, en direction de Prudhoe Bay, en Alaska<sup>338</sup>, sans avoir demandé de permission préalable au Canada<sup>339</sup>. Les autorités canadiennes ont pris l'initiative d'escorter le pétrolier et de lui fournir une aide logistique avec le brise-glace, *John A. Macdonald*, même si les Américains ne les avaient pas sollicitées en ce sens<sup>340</sup>. Néanmoins, certaines actions ont été prises par la compagnie pétrolière responsable, Humble Oil, afin de traverser les eaux de l'archipel Arctique. Elle a pris contact avec les autorités canadiennes pour connaître la nature des glaces<sup>341</sup>. Un représentant du gouvernement canadien a été autorisé à monter à bord du *Manhattan* en tant qu'observateur de la traversée<sup>342</sup>. Le gouvernement des États-Unis a informé les autorités canadiennes qu'un navire rattaché à sa garde côtière, le *Northwind*, escorterait le navire privé tout au long de son parcours. Il n'était pourtant pas tenu de révéler cette information eu égard au statut libre des eaux à cette époque<sup>343</sup>. À l'origine, « aucune autorisation n'était nécessaire, étant donné que l'intention [du *Manhattan*] était de rester continuellement en haute mer.<sup>344</sup> » Le navire, qui avait à effectuer un trajet est-ouest, devait rester hors des eaux territoriales en suivant la route 1. Toutefois, cette dernière était obstruée par les glaces; c'est la route 2 qui a été utilisée. Étant situées à moins de 6 milles des côtes, les îles Princess Royal bloquent le passage dans le détroit du Prince-de-Galles (voir fig. I.2). Or le *Manhattan* est réellement entré dans les eaux territoriales canadiennes, mais seulement de façon circonstancielle; la banquise étant trop épaisse dans le détroit de M'Clure. S'il s'en était tenu à son itinéraire initial, il aurait été en

---

<sup>337</sup> *Ibid*, p. 46 : trad. libre.

<sup>338</sup> *Ibid*, 45-47. Figure I.2.

<sup>339</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 38.

<sup>340</sup> Caldwell, p. 46.

<sup>341</sup> Kirton et Munton, In Griffiths et al., p. 70-71.

<sup>342</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 38.

<sup>343</sup> Kirton et Munton, In Griffiths et al., p. 71.

<sup>344</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 39 : trad. libre.

marge des lois canadiennes qui prévalaient à cette époque, car il serait resté en haute mer<sup>345</sup>. Le *Northwind* n'avait pas la puissance nécessaire pour pouvoir naviguer convenablement dans ces eaux, contrairement au brise-glace canadien *John A. Macdonald*, plus puissant. La décision d'avoir envoyé ce brise-glace évoquait malgré tout que les autorités américaines appuyaient le voyage de façon officielle<sup>346</sup>. Le navire a réussi sa première traversée du passage du Nord-Ouest le 14 septembre 1969. Et, du 30 octobre au 12 novembre de la même année, le *Manhattan* a fait le chemin inverse, de Prudhoe Bay au port de New York<sup>347</sup>. Les Américains ont fourni un autre brise-glace, le *Staten Island*, au cours de cette deuxième traversée. Au détroit du Prince-de-Galles (voir fig. 1.2), le nouveau brise-glace canadien, le *Louis S. St-Laurent*, est devenu le quatrième navire déployé en guise de soutien au *Manhattan*. Ce brise-glace était le plus gros du monde à l'époque. Le pétrolier pouvait aussi compter sur le soutien d'un avion canadien au cours de ce voyage afin d'être informé de la situation des glaces à venir sur son passage. En définitive, la réussite du voyage, autant à l'aller qu'au retour, était due aux efforts canadiens plus qu'aux efforts américains<sup>348</sup>. Si le navire était parvenu à effectuer ces deux traversées sans le soutien du Canada, le précédent historique aurait sans doute été plus marqué<sup>349</sup>. Le 18 septembre 1969, Mitchell Sharp, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, a mentionné que le *Manhattan* avait reçu une aide logistique trop importante pour que l'on puisse considérer le passage du Nord-Ouest comme étant un passage international<sup>350</sup>.

---

<sup>345</sup> *Ibid*, p. 10-11, 38-39, 41-42.

<sup>346</sup> Caldwell, p. 46-47.

<sup>347</sup> S.S. Manhattan & the Northwest Passage, 2005. Figure 1.2.

<sup>348</sup> Caldwell, p. 46-47.

<sup>349</sup> Canada, Affaires étrangères.

<sup>350</sup> Kirton et Munton, In Griffiths et al., p. 73, 75-76.

Le détroit du Prince-de-Galles (qu'il était déjà impossible de franchir sans passer dans les eaux territoriales<sup>351</sup>) et celui de Barrow étaient des endroits sur lesquels le Canada pouvait avoir un contrôle accru lorsqu'il a fait passer à 12 milles des côtes la limite de ses eaux territoriales (*voir* sect. 5.4.1.2.1)<sup>352</sup>. À partir de ce moment, il est devenu impossible de traverser le passage du Nord-Ouest sans s'introduire à l'intérieur des eaux territoriales canadiennes à un moment donné ou à un autre de son parcours<sup>353</sup>. Caldwell a néanmoins quelques réserves à propos du détroit de Barrow. Sans plus de précision, il évoque que les îles au milieu du détroit sont peut-être trop petites pour servir de repères<sup>354</sup>. Peu importe, cette mesure n'enlevait pas d'options aux navigateurs étrangers. Les eaux territoriales ne sont pas synonymes d'eaux intérieures. Conséquemment, cela ne diminuait en rien le droit de passage inoffensif qui avait légitimement cours avant l'implantation des lignes de base droites<sup>355</sup>. Les navires de guerre signalent habituellement leur intention avant d'entrer dans les eaux territoriales, même si ce n'est pas une obligation. Cependant, un avertissement de bienséance n'est pas coutumier pour les brise-glace et les navires commerciaux<sup>356</sup>.

En définitive, les Américains n'étaient pas favorables aux dispositions canadiennes : le territoire maritime porté à 12 milles des côtes et une zone de 100 milles afin de prévenir la pollution dans les eaux arctiques. Car ils se retrouveraient ainsi limités dans leurs déplacements maritimes<sup>357</sup>. Toutefois, les autorités canadiennes continuaient d'évoquer sans relâche leurs prétentions sur le passage du

---

<sup>351</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 38, 42.

<sup>352</sup> Kirton et Munton, In Griffiths et al., p. 92. Figure 1.2.

<sup>353</sup> Besnault, p. 282.

<sup>354</sup> Caldwell, p. 48.

<sup>355</sup> Caldwell, p. 48; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 10-11, 42.

<sup>356</sup> Caldwell, p. 48.

<sup>357</sup> United States, Department of State, *Information Memorandum*.

Nord-Ouest. Le 22 mai 1975, Allan MacEachen, secrétaire des Affaires extérieures du Canada, a fait un commentaire en présence de délégués de la Défense nationale ainsi que de son ministère : « [C]omme le passage du Nord-Ouest du Canada n'est pas utilisé pour la navigation internationale [...], la règle du passage en transit ne s'applique pas à l'Arctique.<sup>358</sup> » Or, nous remarquons que, quelques années après les traversées du pétrolier américain *Manhattan*, le gouvernement canadien concevait toujours qu'elles ne représentaient pas un précédent notable en matière de passage international. D'ailleurs, les difficultés rencontrées par le *Manhattan* ont incité les compagnies pétrolières (dont Humble Oil) à opter plutôt pour la construction d'un pipeline reliant l'Alaska aux autres États américains situés sur le continent<sup>359</sup>.

---

<sup>358</sup> A. MacEachen, secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 22 mai 1975, cité dans Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 11 : trad. libre.

<sup>359</sup> S.S. *Manhattan & the Northwest Passage*.



### 5.5.3 Le passage du navire *Polar Sea* à travers les eaux de l'archipel Arctique canadien : un point tournant dans les relations canado-américaines

En 1985, les autorités américaines ont donné comme mandat à l'équipage du brise-glace américain *Polar Sea* d'aller ravitailler le *Northwind*, un brise-glace de la Garde côtière des États-Unis, qui était stationné à Thulé au Groenland. Le navire a quitté Seattle, dans l'État de New York, et il est passé par le canal de Panama. Sur le chemin du retour, il a pris un raccourci en traversant le passage du Nord-Ouest<sup>360</sup>. La route 2 a été empruntée lors de cette traversée (voir fig. I.2). Avant 1985, quelques brise-glace américains avaient été déployés dans l'Arctique. En effet, le *Bramble*, le *Spar* et le *Storis* avaient participé à la construction de la ligne DEW en 1957. La route 6 avait alors été franchie d'ouest en est par ces navires (voir fig. I.2). Lors des traversées du pétrolier américain *Manhattan*, le *Northwind* et le *Staten Island* ont aussi franchi trois fois le passage du Nord-Ouest<sup>361</sup>. Le premier a fait le voyage dans les deux directions, et le deuxième a fait la traversée d'ouest en est uniquement, c'est-à-dire sur le chemin du retour. Précisons que le dernier navire américain à avoir effectué une traversée du passage du Nord-Ouest, avant celle du *Polar Sea*, était le *Manhattan*<sup>362</sup>. En plus de 80 ans (donc depuis le voyage du bateau norvégien *Gjøa* de 1903 à 1906), le *Polar Sea* a été le seul navire ou bateau qui n'a pas cherché à obtenir une quelconque approbation des autorités canadiennes pour utiliser le passage. Cet incident a été plus lourd de conséquences que lors des traversées du *Manhattan*. Le gouvernement canadien a en effet pris des mesures plus concrètes et plus rapides. Il a, notamment, décidé d'implanter des lignes de base droites afin de fermer son archipel<sup>363</sup>. Cette traversée a également été dénoncée par la population canadienne.

---

<sup>360</sup> Caldwell, p. 57.

<sup>361</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 39.

<sup>362</sup> Caldwell, p. 46, 57.

<sup>363</sup> Caldwell, p. 45, 57-58, 92; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 37-42; McRae, « Loss by Dereliction? ». Figure I.4.

D'ailleurs, un avion privé a passé au-dessus du *Polar Sea* au moment où il se trouvait dans le détroit du Vicomte de Melville et lui a largué des drapeaux et des messages pour lui signifier la souveraineté du Canada<sup>364</sup> ! Cette traversée allait représenter une exception dans toute l'histoire du passage<sup>365</sup>. Elle a été « isolée [et] unique<sup>366</sup> ». Le passage du Nord-Ouest ne pourrait donc pas devenir une voie de navigation internationale sur la base de cet événement<sup>367</sup>. D'autant plus que les Américains avaient annoncé qu'ils ne voulaient pas lancer de défi au Canada<sup>368</sup>. L'itinéraire envisagé du *Polar Sea* dans les eaux de l'archipel Arctique a été envoyé aux autorités canadiennes<sup>369</sup>, et la Garde côtière du Canada a même été invitée à contribuer aux opérations. Des raisons logistiques ont été fournies par les autorités américaines pour justifier l'utilisation du passage du Nord-Ouest au cours de cette mission<sup>370</sup>. À défaut d'avoir reçu une quelconque permission, le *Polar Sea* a quand même été sous la supervision canadienne. Il y avait à son bord un délégué des Affaires indiennes et du Nord canadien, un membre de la marine des Forces armées canadiennes ainsi qu'un membre de la Garde côtière du Canada<sup>371</sup>. Malgré tout, Caldwell émet quelques réserves sur l'attitude adoptée alors par le Canada :

Quelle utilité a cette surveillance de la protection de la souveraineté, quand l'intrus qui est surveillé vous dit quand et où il va commettre une violation de votre souveraineté, et lorsqu'il y a des observateurs canadiens à bord de l'intrus pour soigneusement noter cette violation et y assister?<sup>372</sup>

---

<sup>364</sup> Caldwell, p. 57. Figure I.2.

<sup>365</sup> McRae, « Loss by Dereliction? »; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 42.

<sup>366</sup> McRae, « Loss by Dereliction? » : trad. libre.

<sup>367</sup> McRae, « Loss by Dereliction? »; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 42.

<sup>368</sup> McRae, « Loss by Dereliction? ».

<sup>369</sup> Caldwell, p. 57.

<sup>370</sup> United States, Department of State, *Excessive National Maritime Claims*, p. 73.

<sup>371</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 39.

<sup>372</sup> Caldwell, p. 56 : trad. libre.

Cependant, puisque le détroit du Prince-de-Galles et celui de Barrow représentaient des eaux territoriales, le *Polar Sea* a bénéficié *de facto* d'un droit de passage inoffensif à ces endroits<sup>373</sup>. Ce type de passage a eu cours dans l'archipel Arctique jusqu'à l'implantation officielle des lignes de base droites, le 1<sup>er</sup> janvier 1986. Par conséquent, la traversée ne peut pas être considérée comme illégitime au sens du droit international. Certaines portions du passage pouvaient avoir une navigation autorisée de type inoffensif à une certaine période et, par la suite, être interdites de passage. Cela ne signifie aucunement qu'il y a eu une faille historique<sup>374</sup>. Ce point peut être renforcé par le fait que le Canada a mis des efforts pour que le passage du Nord-Ouest ne devienne pas une route maritime où tout serait permis. De toute manière, les différents détroits de l'archipel Arctique ne peuvent pas être perçus comme étant des voies de navigation internationale, étant donné que les navires commerciaux n'y ont circulé qu'à de rares occasions<sup>375</sup>. Aussi, il faut noter que les Américains n'ont rien revendiqué entre les traversées du *Manhattan* et celle du *Polar Sea* afin de faire valoir leur désapprobation face aux prétentions canadiennes<sup>376</sup>.

#### 5.5.4 L'Accord de coopération de 1988

Les États-Unis et le Canada ont réussi à trouver un compromis en 1988 pour éviter une nouvelle crise du type *Polar Sea*. L'Accord de coopération a rapidement apporté des bénéfices favorables pour les deux États. En effet, l'entente semble avoir réglé les complications liées aux entrées des brise-glaces américains dans l'archipel Arctique. Les types de voyage tels que celui du *Polar Sea* sont donc devenus

---

<sup>373</sup> Pharand, In Dosman et al., p. 154. Figure I.2.

<sup>374</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 42-44.

<sup>375</sup> McRae, « What is at Stake? », p. 14-15; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 42.

<sup>376</sup> Byers et Lalonde, « Northwest Passage », p. 11-12.

officiellement défendus quand ils n'étaient pas autorisés par le Canada<sup>377</sup>. Par contre, les navires commerciaux et les navires de guerre n'étaient nullement soumis aux dispositions de l'entente<sup>378</sup>. Les États-Unis ont demandé une permission officielle au gouvernement canadien le 10 octobre 1988 afin que le *Polar Sea* puisse entrer dans les eaux archipélagiques (d'ouest en est). L'année suivante, ils ont refait la demande afin que le brise-glace effectue son retour sur la côte Ouest. Le Canada a répondu favorablement à ces demandes. Des brise-glace canadiens ont même escorté le navire de la « United States Coast Guard » (USCG) dans le passage du Nord-Ouest<sup>379</sup>. Au total, il y a eu cinq traversées de brise-glace américains, et elles ont toutes été autorisées par les autorités canadiennes. Les autres brise-glace, ceux de la Russie (quatre) et celui des Bahamas et de la Suède, qui ont traversé le passage du Nord-Ouest, ont également été autorisés à entrer dans ces eaux<sup>380</sup>.

Les lignes de base droites signalent officiellement aux autres États la position canadienne par rapport à ses eaux intérieures. Tout cela atténue la portée des revendications des autres États qui évoquent que le passage sert à la navigation internationale. De plus, les demandes d'autorisation démontrent une reconnaissance concrète de l'intériorité des eaux, même si elle n'est pas officiellement exprimée<sup>381</sup>. En somme, le Canada a repoussé les Américains pour ce qui est de la menace à sa souveraineté<sup>382</sup>, et il a solidifié ses revendications. Cependant, l'accord n'a pas réglé

---

<sup>377</sup> Lenarcic et Reford, In Dosman et al., p. 170; McRae, « Loss by Dereliction? »; Caldwell, p. 66-67; Canada, Recueil des traités, *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique sur la coopération dans l'Arctique*, n° 29, Ottawa, Approvisionnement et Services Canada, 11 janvier 1988, p. 4 : Appendice E.

<sup>378</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 12.

<sup>379</sup> Caldwell, p. 67.

<sup>380</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 40.

<sup>381</sup> *Ibid*, p. 40.

<sup>382</sup> McRae, « Loss by Dereliction? ».

le dossier pour autant<sup>383</sup> : il n'y a aucun consensus définitif quant au statut du passage. Cette entente n'est donc pas vraiment significative, puisqu'elle est vague et que chacun reste sur sa position<sup>384</sup>. C'est une sorte de statu quo des prétentions de part et d'autre sur le passage du Nord-Ouest<sup>385</sup>. Le Canada et les États-Unis ont même accepté une clause permettant à l'une ou l'autre des parties d'abroger l'accord à la suite d'un avertissement écrit de trois mois<sup>386</sup>. Ce document est fragile et ne peut donc pas être perçu comme une entente définitive par les autorités canadiennes. En effet, cet accord n'a un poids avéré que si les Américains continuent d'y adhérer et de s'y conformer<sup>387</sup>.

## 5.6 Conclusion

Le droit coutumier représente un pôle de référence pertinent pour établir le bien-fondé des lignes de base droites et pour déterminer les passages internationaux. Il propose un barème compréhensible et mesurable, contrairement à l'UNCTS et à l'UNCLOS. Les affaires des Pêcheries et du détroit de Corfou peuvent donc être respectivement alléguées afin de comprendre et de soupeser ces deux questions. Le Canada peut justifier ses lignes de base droites par les différents points techniques qui avaient interpellé les juges lors de l'affaire des Pêcheries. La ligne générale de la côte, le ratio eau/terre et les intérêts vitaux sont des éléments qui peuvent se comparer à ceux de la Norvège et qui justifiaient l'implantation des lignes de base droites autour de l'archipel Arctique au mois de septembre 1985. À tout moment, le Canada a fourni de réels efforts afin de sécuriser adéquatement les eaux de l'archipel Arctique et le passage du Nord-Ouest. C'est-à-dire qu'il s'est intéressé aux entrées de navires dans

---

<sup>383</sup> McRae, « Loss by Dereliction? »; Caldwell, p. 66-67, 96.

<sup>384</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 12, 38.

<sup>385</sup> McRae, « Loss by Dereliction? ».

<sup>386</sup> Canada, Recueil des traités, p. 4.

<sup>387</sup> Caldwell, p. 96.

son archipel et qu'il a fourni un soutien logistique et matériel pour que ces traversées se déroulent dans les meilleures conditions possibles. Néanmoins, les traversées du navire *Manhattan* en 1969 et la traversée du *Polar Sea* en 1985 ont été préoccupantes pour les autorités canadiennes. Aucun de ces navires américains n'avait reçu d'autorisation formelle. L'empressement avec lequel le Canada a répondu à ces entrées démontre qu'il a véritablement assumé sa souveraineté. Des lois et des intentions claires évoquées par les hautes instances gouvernementales du Canada sont venues solidifier les revendications canadiennes. Quant aux États-Unis, ils continuent de clamer l'internationalisation du passage du Nord-Ouest. Cependant, autant sur la question des lignes de base droites que celle des passages internationaux, leur position s'est établie de manière sporadique et décousue, et en ne s'appuyant jamais sur des repères précis du droit international. Cette inaction a donc renforcé la position canadienne sur ses eaux. De plus, le nombre de traversées enregistrées est trop faible pour qu'on puisse, de quelque façon, établir une comparaison avec les principes établis dans l'affaire du détroit de Corfou.

## CHAPITRE VI

### L'ANALYSE DES RÉSULTATS

#### 6.1 La vérification de l'hypothèse concernant la mainmise du Canada sur le territoire terrestre de l'archipel Arctique

Le Canada est devenu légitimement responsable de la gestion de l'archipel Arctique au moment où le Royaume-Uni lui a cédé ses droits souverains en 1870 et en 1880. Sa souveraineté n'a pas été défiée dans cette région à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle. Néanmoins, le Canada y a organisé les premières expéditions afin de solidifier ses revendications et aussi pour protéger sa population locale face aux dangers extérieurs, notamment les pêcheurs étrangers qui éreintaient les Premières nations. Le Premier ministre Laurier, en poste de 1896 à 1911, a compris que, pour appuyer ses revendications territoriales, le contrôle physique d'un territoire était la mesure la plus probante. Certes, le contrôle effectif constitue un argument important évoqué dans la jurisprudence (affaire de l'île de Palmas et affaire du Groenland oriental) afin de faire valoir sa souveraineté. Néanmoins, les frontières établies par la théorie des secteurs ont permis de faire valoir quelle était véritablement la zone canadienne à régulariser et à contrôler, même si la théorie n'avait pas un caractère légal. Cette intention a été convaincante dans la mesure où aucun État n'a revendiqué une souveraineté concurrentielle à l'intérieur de ces limites, à part la Norvège et le Danemark. De plus, l'amendement à la *Loi sur les territoires du Nord-Ouest* de 1925 a semblé être un point tournant afin de faire respecter l'intégrité territoriale du Canada. Par cette loi, les visiteurs étrangers devaient se prémunir d'un permis de visite lorsqu'ils se trouvaient en sol canadien. Cette disposition a été respectée au point où le contrôle des étrangers ne constituait plus une préoccupation pour les autorités canadiennes. Néanmoins, le Canada a dû continuer de défendre les limites de son secteur territorial. La Norvège et le Danemark revendiquaient des

territoires à l'extrême nord de l'archipel Arctique. Ces États ont été les seuls à y avoir revendiqué parallèlement un territoire dans l'histoire canadienne. Cependant, ils ont abandonné leurs revendications (le Danemark ne conserve à ce jour qu'une revendication sur l'île Hans). L'abandon, principe qui apparaît dans l'affaire du détroit de Corfou et dans celle du Groenland oriental, est une notion importante aux yeux des juges internationaux. Les États qui abandonnent leur emprise perdent leur droit de recours éventuels. Sur ce point, la souveraineté canadienne a été renforcée. Il n'y a pas eu d'autres États qui ont revendiqué simultanément une parcelle de territoire dans l'archipel Arctique.

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale et de la Guerre froide, le renforcement de la présence effective du Canada dans l'Arctique est devenu une réponse directe à la présence américaine. Les autorités canadiennes ont dû accentuer leurs lois et leurs déclarations pour solidifier la souveraineté du Canada. Le but était que les militaires américains soient strictement limités à un rôle de protection de l'Amérique du Nord. D'ailleurs, c'est ce qui s'est produit. Ces derniers ne sont pas devenus des gendarmes ni des nouveaux résidents de l'Arctique canadien. Les Américains ne se sont jamais substitués aux institutions canadiennes sur le plan légal, social, économique, judiciaire, militaire ou policier. Ils n'ont pas bénéficié d'un contrôle suprême sur les infrastructures militaires en sol canadien. Et, dans les cas où ils avaient un certain pouvoir décisionnel, le Canada avait assuré préalablement sa souveraineté par des ententes. De plus, les États-Unis n'ont jamais proclamé une souveraineté sur une quelconque portion du territoire de l'archipel Arctique. Bref, les Américains n'ont jamais marqué des intentions, promulgué des lois, ou établi un contrôle effectif dans l'archipel Arctique surpassant l'investissement canadien au cours de cette période.

Évidemment, le Canada a bénéficié de conditions conjoncturelles favorables lui permettant de préserver sa souveraineté. En effet, le Danemark s'est montré plus



réceptif et coopératif à la présence américaine sur son territoire. Au début des années 1950, les Américains ont donc quitté leur centre arctique de Frobisher Bay (île de Baffin) pour s'installer à Thulé, au Groenland (qui est, encore aujourd'hui, une base américaine dans l'Arctique). Est-ce que les Américains auraient pu concevoir une base permanente en sol canadien? Nous répondons par l'affirmative. L'établissement des Américains à cette époque rendait le contrôle canadien quelque peu vacillant, et cette situation serait sans doute devenue préoccupante si le centre groenlandais n'avait pas été mis à leur disposition. Tout cela aurait pu servir de prélude à des revendications américaines sur certaines îles de l'archipel Arctique. Cependant, le fait que les Américains ne voulaient pas accaparer des îles canadiennes dans l'Arctique, sous prétexte de ne pas nuire à la bonne entente avec le Canada, nous apparaît comme étant un aveu de reconnaissance de la souveraineté canadienne. Le raisonnement des Américains peut paraître surprenant, s'ils considéraient certaines îles comme étant des territoires véritablement sans maître. En ce sens, ils auraient pu officiellement mentionner que le Canada n'effectuait jamais de patrouille dans telle ou telle région afin de légitimer leurs revendications, mais ils ne l'ont pas fait. L'ennemi soviétique prenait davantage de place dans la stratégie de défense, et tous les autres problèmes des États-Unis devenaient un problème de second ordre. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, le fait que le Canada n'ait pas vu son territoire arctique se morceler pourrait être en partie imputable aux Soviétiques. Au-delà du phénomène extérieur, le Canada a toujours régularisé la présence américaine sur son sol (notamment au moment de la construction de la ligne DEW et du NWS). Les différentes ententes spécifiaient l'intégralité de la souveraineté canadienne dans son territoire arctique. Tout cela nous apparaît donc comme un aveu de reconnaissance de la part des Américains. Dans l'affaire du Groenland oriental et dans celle de l'île de Palmas, on voit qu'un État doit mentionner son désaccord dans le plus bref délai. Autrement, cet État reconnaît passivement une situation (un état de fait). La diligence est donc déterminante aux yeux des juges internationaux pour contester une souveraineté territoriale. Or l'abstention américaine paraît assez longue de nos jours pour sortir des

paramètres qui ont été établis par les juges internationaux comme étant une période soi-disant raisonnable (temps nécessaire afin d'organiser une contre-argumentation). De ce fait, peu d'éléments pourraient venir en aide aux États-Unis, s'ils décidaient de contester les arguments canadiens devant une cour internationale. La création récente du Nunavut illustre bien l'action politique du Canada et l'inaction américaine. Ce nouveau territoire inuit (en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> avril 1999) a donné, en effet, une preuve supplémentaire que le Canada était pleinement souverain dans la région. Puisque les Américains n'ont pas réagi à cette initiative, c'est donc qu'ils acceptaient implicitement l'état de fait, solidifiant ainsi la souveraineté canadienne dans l'Arctique.

À toutes les époques, le Canada a maintenu ses revendications dans l'archipel Arctique par des lois, des intentions et des forces de sécurisation. Bien souvent, ces agissements servaient souvent de contrepoids à une menace. Toutefois, le choix des actes de souveraineté a continuellement été adapté au degré de menace. Ce point a été considéré comme déterminant par les juges internationaux qui siégeaient lors de l'affaire du Groenland oriental. De cette manière, le Canada s'assurait de ne pas créer de faille ni de précédent signifiant un abandon passif du territoire. S'il n'avait pas répondu avec diligence, les États-Unis auraient été en droit de mentionner que le Canada n'avait pas exercé sa souveraineté adéquatement. De plus, les failles problématiques sont rarissimes, et aucun État n'en a pris avantage au moment opportun. Finalement, la position imprécise et inconsistante des États-Unis, c'est-à-dire le fait qu'ils n'aient jamais reconnu officiellement la souveraineté du Canada dans l'archipel Arctique et qu'ils ne s'y soient pas objectés équivaut de nos jours à une acceptation pleine et entière de celle-ci.

Tableau 6.1 Synthèse des éléments relatifs à la souveraineté terrestre  
(en rapport avec les principes établis dans les affaires de l'île de Palmas et du Groenland oriental)

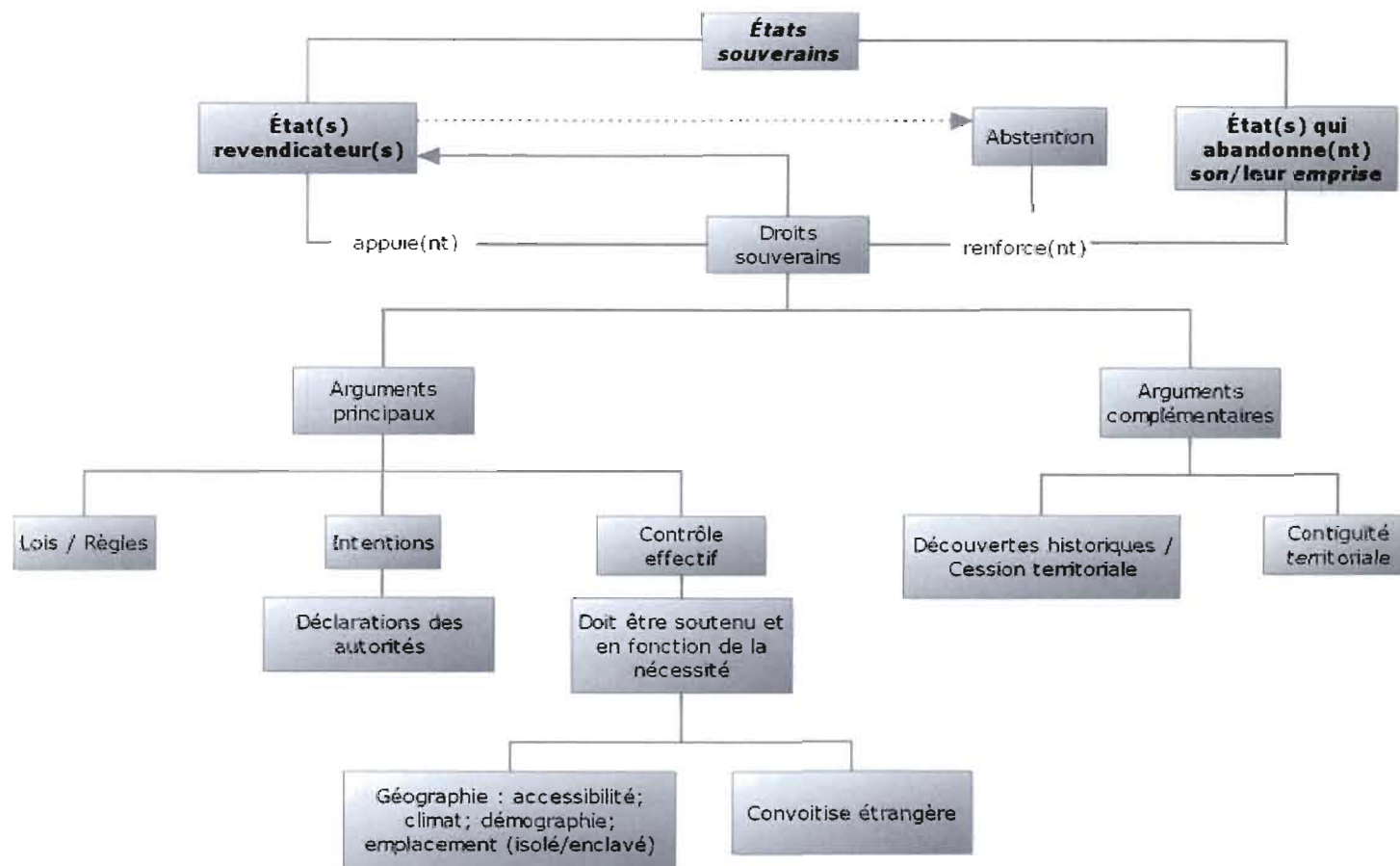
ANNÉES/ PÉRIODES	ÉVÉNEMENTS	OBJECTIFS/ RÉPERCUSSIONS
1870/1880	Cession du territoire de l'archipel Arctique par le Royaume-Uni.	Appropriation historique de l'archipel Arctique par le Canada.
1895	Précision du Canada selon laquelle la cession du territoire archipelagique incluait également (et implicitement) l'ensemble des eaux archipelagiques.	Intention des autorités selon laquelle l'appropriation des eaux de l'archipel Arctique par le Canada remonte au même moment que la cession du territoire terrestre.
1897-1904	Expédition évoquant la souveraineté canadienne sur les îles de l'archipel Arctique : ouverture de postes de surveillance; cérémonies et actes de revendication territoriale; études scientifiques; protection des Premières nations face aux pêcheurs étrangers.	Premier effort de contrôle effectif de la part du Canada (efforts multiples) : études scientifiques; arrestations des contrevenants...
1907	Élaboration de la théorie des secteurs par le sénateur Poirier.	Intention claire de contrôler le territoire terrestre malgré l'absence de bases juridiques.
1906-1911	Expéditions de Bernier : actes et cérémonies de souveraineté; plaque apposée démontrant la souveraineté canadienne dans l'Arctique par la théorie des secteurs (Winter Harbour - 1909); ventes et vérifications de permis de pêche auprès des pêcheurs étrangers).	Application de la loi et patrouille.
1913-1918	Expédition de Stefansson dans l'ouest de l'archipel Arctique : découverte d'îles à l'extrême nord-ouest de ce territoire.	Nouvel intérêt à sécuriser le Nord : -Endroit de prédilection afin de relier les continents. -Empêcher le Danemark d'asseoir sa souveraineté sur l'île d'Ellesmere.
1921	Expédition de Stefansson à l'île Wrangel (nord-est de l'Union soviétique) et vente des droits canadiens sur l'île à l'américain Carl Lomen.	Revendication canadienne uniquement dans les limites de son secteur après que les Soviétiques ont, par la force, délogé les Américains de l'île Wrangel.
	Irrecevabilité par le Canada des revendications territoriales danoises sur l'île d'Ellesmere.	Intention claire des autorités canadiennes face à une menace directe à sa souveraineté.

ANNÉES/ PÉRIODES	ÉVÉNEMENTS	OBJECTIFS/ RÉPERCUSSIONS
1922	Expédition de J. D. Craig sur l'île d'Ellesmere : création de postes de surveillance.	Abandon des revendications danoises à la suite de l'expédition canadienne.
1925	Renforcement de la <i>Loi sur les Territoires du Nord-Ouest</i> exigeant des permis de visite obligatoires pour les étrangers.	Respect de l'intégralité du territoire terrestre par les Américains dès l'implantation de la Loi.
1926	Loi visant la protection du peuple inuit et la vie sauvage sur le territoire à l'intérieur des limites établies par la théorie des secteurs.	Volonté marquée de la part des autorités canadiennes à faire respecter les frontières de la théorie des secteurs.
1930	Acceptation par Otto Sverdrup d'un montant de 67 000\$ du gouvernement canadien afin que la Norvège arrête ses revendications à l'ouest de l'île d'Ellesmere (îles Sverdrup).	Contrôle de tout son secteur par le Canada : aucune revendication territoriale d'un autre État par la suite dans l'archipel Arctique (exception : île Hans qui est toujours revendiquée par le Danemark).
Deuxième Guerre mondiale	Arrivée des Américains dans l'Arctique pour aider à l'effort de guerre.	Vocation civile et militaire des installations mises en place par les Américains une fois la guerre terminée (stations météo-radios/bases aériennes).
1945	Stimulation de l'économie dans l'Arctique dès la fin de la guerre : parité avec les autres Canadiens quant aux montants accordés; amélioration des infrastructures (notamment les hôpitaux).	Démonstration par les autorités canadiennes que les territoires éloignés font intégralement partie d'un ensemble commun au reste du pays : inclusion des autochtones de l'Arctique au reste du Canada.
1946	Validation plus importante de la théorie des secteurs par L.B. Pearson (ambassadeur du Canada aux États-Unis) : conception selon laquelle la théorie s'applique autant à la portion maritime que terrestre.	Appui renforcé à la théorie des secteurs malgré l'absence de bases juridiques.
	Accentuation des effectifs militaires canadiens afin de contrebalancer la présence américaine : débusquer les sous-marins étrangers; recherche et sauvetage; repérage.	Faire contrepoids aux Américains afin d'éviter une influence étrangère trop forte dans le Nord.

<b>ANNÉES/ PÉRIODES</b>	<b>ÉVÉNEMENTS</b>	<b>OBJECTIFS/ RÉPERCUSSIONS</b>
1947	Présence américaine sur le sol de l'Arctique canadien afin de faire face à l'Union soviétique en étant loin de ses institutions : zone de prédilection pour lancer l'arme nucléaire et pour détecter les menaces ennemies.	Archipel Arctique : zone tampon entre les États-Unis et l'Union soviétique (deux ennemis potentiels de la souveraineté canadienne).
	Création des Rangers canadiens : mandat de veiller sur les menaces extérieures pouvant nuire à la souveraineté.	Implantation d'une force permanente visant à montrer un contrôle effectif sur la région.
1949	Canada/États-Unis : membres en règle de l'OTAN.	Plan de protection canado-américain toujours resté en marge de l'Organisation.
Début des années 1950	Observation américaine selon laquelle les îles Melville et du Prince-de-Galles ainsi que le Grant Land sont des territoires sans maître.	Aucune revendication territoriale parallèle des États-Unis sur le territoire canadien : -Mise en place par le Canada de règles strictes assurant sa souveraineté (régularisant la présence américaine en sol canadien). -Protection des États-Unis représentait l'enjeu prédominant.
1952	Contrôle par l'OTAN des militaires américains en sol canadien.	Aucune de leurs actions ne relèvent officiellement et ultimement des autorités gouvernementales ou militaires des États-Unis.
1955	Création d'une cour de justice au TNO : juridiction comprenant tout le territoire canadien situé au nord du 60° de latitude nord.	Démonstration par les autorités canadiennes qu'elles légifèrent aussi sur les institutions juridiques compétentes dans le Nord.
1955-1957	Construction de la ligne DEW - portion initiale (ligne de défense aérienne afin de faire face à l'Union soviétique) : arrivée massive américaine dans l'Arctique canadien; commandement suprême des opérations laissé au NORAD.	Aucune initiative relevant ultimement des États-Unis lors de la construction des stations.

<b>ANNÉES/ PÉRIODES</b>	<b>ÉVÉNEMENTS</b>	<b>OBJECTIFS/ RÉPERCUSSIONS</b>
1970	Octroi au Canada, par l'OACI, d'une zone de contrôle suivant les limites de la théorie des secteurs au-delà du 72° (environ) de latitude nord.	-Contrôle aérien du Canada plus étendu que le contrôle canado-américain. -Solidification de la théorie des secteurs (par une instance extérieure).
1971	Amélioration de la sécurité prévue dans le Livre blanc afin d'éviter que le Canada ne s'en remette trop aux États-Unis : construction de bases dans l'archipel Arctique; centre de formation pour les militaires affectés dans le Nord.	-Intention manifeste d'améliorer la sécurité. -Plan abandonné lors du changement du ministre de la Défense (et avant son application concrète).
1975	CBJNQ pour améliorer les conditions de chasse des Inuits et des Cris.	Discussion sur les conditions socio-économiques; ce qui a favorisé la création d'un gouvernement inuit autonome dans l'Arctique (Nunavut).
1982	Vote en faveur de la création d'un territoire autonome (Nunavut, effectif au 1 <sup>er</sup> avril 1999) : gestion inuite et locale du territoire.	Démonstration du pouvoir de gestion et de contrôle d'Ottawa sur le mode de gestion que devrait prendre une partie de son territoire dans l'Arctique.
1986-1992	Construction du NWS pour mater le lancement de SLCM : responsabilité du Canada dans les opérations et les installations des infrastructures en sol canadien; préservation de la souveraineté du Canada.	Aucune atteinte ou préjudice à la souveraineté canadienne.
1987	Livre blanc (amélioration des efforts de contrôle effectif afin de mieux faire face à la présence étrangère sur son territoire) : coopération accrue entre force de sécurisation civile et militaire; intégration et inclusion de l'Arctique au reste du Canada; meilleure synergie; construction d'un brise-glace adapté aux glaces épaisses; avions ravitailleurs Hercules destinés à des missions dans l'Arctique.	-Intention claire de faire respecter davantage la souveraineté du Canada dans le Nord. -Récession de la fin des années 1980 ayant maté les principaux objectifs matériels et idéologiques du plan.

Tableau 6.2 La souveraineté terrestre : affaires de l'île de Palmas et du Groenland oriental



Sources : Cour permanente d'arbitrage, *The Island of Palmas Case (or Miangas)*, 4 avril 1928; Cour permanente de justice internationale, *Statut juridique du Groënland oriental*, Rôle général n° 43, 5 avril 1933.

## 6.2 La vérification de l'hypothèse relative à la mainmise du Canada sur les eaux de l'archipel Arctique

Pendant plusieurs années après la cession de l'archipel Arctique par le Royaume-Uni, le Canada n'a pas mis tant d'efforts à légiférer et sécuriser ce territoire. Si l'on observe la jurisprudence de l'affaire des Pêcheries, on remarque que cela n'était toutefois pas nécessaire. En effet, les dispositions évoquées dans ce cas montrent clairement que les efforts permettant de solidifier sa souveraineté peuvent être déficients sans pour autant être problématiques. Ils doivent néanmoins suivre le degré de la menace. En ce sens, dès le moment où les pêcheurs étrangers ont commencé à devenir menaçants pour la souveraineté du Canada, soit vers le début du XX<sup>e</sup> siècle, les autorités canadiennes ont décidé de mettre sur pied des expéditions pour, notamment, vendre des permis de pêche et faire respecter les lois. L'amendement à la *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest* de 1925 a établi que toutes les expéditions qui transiteraient sur les eaux de l'Arctique canadien devraient recevoir un permis de visite obligatoire. Par la suite, le Canada n'a plus fait face à de quelconques menaces notables sur ses eaux, autres que celles qui ont été évoquées dans le chapitre 5 (sect. 5.5). De ce point de vue, il a renforcé ses revendications territoriales. Même si ses efforts pour faire respecter sa souveraineté avaient commencé plus tôt, cette loi a marqué une avancée du fait qu'elle visait tous les visiteurs, et pas uniquement les pêcheurs. Cependant, la Guerre froide a donné un nouveau défi de sécurisation aux Canadiens. Les Américains ont voulu se rendre dans l'Arctique afin de créer une ligne de défense éloignée de leurs installations. Le Canada a su préserver sa souveraineté en surveillant et en réglementant les navires ravitailleurs américains qui transitaient dans les eaux de l'archipel Arctique, notamment au moment de la construction de la ligne DEW entre 1955 et 1957.

Mis à part les ententes de partenariat militaire pour sécuriser l'Arctique, deux événements ont fait en sorte que le Canada a dû répondre de manière plus soutenue à



la menace : les traversées du *Manhattan* (1969) et celle du *Polar Sea* (1985). Dans ces années-là, aucune loi ne sanctionnait l'intériorité des eaux archipélagiques. En fait, il n'existait que des revendications historiques. Tout de même, des Premiers ministres et des délégués gouvernementaux ont réitéré depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle leurs intentions de faire valoir que les eaux étaient véritablement intérieures. À la suite du voyage du *Manhattan* en 1969, des lois ont été promulguées : la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et la loi portant à 12 milles, au lieu de trois, la limite des eaux territoriales du Canada. Avec cette dernière mesure, le Canada s'assurait d'un mode de passage inoffensif à un moment donné ou à un autre dans l'archipel. Mais l'inaction américaine a été encore plus probante que les mesures canadiennes. Certes, les États-Unis ont évoqué que le Canada ne pouvait s'en remettre à ces deux dispositions mais ils n'ont pas étayé leur plaidoyer d'arguments nécessaires et solides. Ils auraient sans doute dû miser sur un raisonnement plus technique à ce moment-là. Cela aurait peut-être aidé à déstabiliser le Canada quant à la souveraineté sur ses eaux. Même s'il en avait été ainsi, ils auraient eu de la difficulté à évoquer la raison pour laquelle ils avaient accepté de signer des ententes afin de respecter la souveraineté canadienne sur les eaux de l'archipel Arctique au moment de la construction des lignes de défense. C'était un aveu que le Canada détenait un droit souverain sur des eaux qui n'étaient véritablement pas sans maître. Encore une fois, nous ne croyons pas qu'il y ait eu des précédents notables, même si le Canada semblait percevoir une tension nouvelle sur son territoire. Les États-Unis et l'Union soviétique représentaient, chacun à sa manière, une menace potentielle sur ses eaux. En 1986, l'implantation des lignes de base droites a été pour le Canada une façon d'évoquer qu'il prenait l'ultime moyen légal afin d'éviter que cela ne se reproduise. Encore une fois, les Américains n'ont pas accepté la position canadienne. Cependant, ils ont évoqué principalement le côté fonctionnel du passage pour faire valoir leur point de vue. Ils n'ont pas lancé un débat ouvert avec le Canada afin d'établir ce qui ne leur convenait pas sur le plan du droit. La période qui s'étend de 1986 jusqu'à nos jours semble avoir été une période importante pour solidifier la

mainmise canadienne. Comme cela avait été démontré par les juges dans l'affaire des Pêcheries, un État ne peut pas être passif face à des dispositions de cette ampleur sans signifier immédiatement son opposition en expliquant ses motifs. Les États-Unis n'ont d'ailleurs jamais considéré l'idée d'emmener le Canada devant une cour de justice. Si cela se produisait, les juges internationaux ne pourraient que reconnaître un laps de temps déraisonnable (comme nous l'avons vu dans l'affaire des Pêcheries). Bref, les États-Unis ne semblent pas s'être objectés autant que le Canada a fourni d'efforts. Depuis la Deuxième Guerre mondiale, la mainmise canadienne s'est renforcée dans les eaux archipélagiques grâce à des accords militaires avec les États-Unis et au manque d'ardeur de ces derniers sur le plan diplomatique, à la suite des traversées problématiques du *Manhattan* et de celle du *Polar Sea*.

Toutes époques confondues, le Canada a vu les eaux de l'archipel Arctique comme étant des eaux intérieures. Si les États-Unis étaient opposés aux déclarations des autorités canadiennes, il aurait fallu (et il faudrait encore) qu'ils le notifient officiellement. L'inaction a été un des critères déterminants dans l'affaire des Pêcheries. Les États doivent donc exprimer leur désaccord avec empressement lorsqu'ils contestent une souveraineté. Par conséquent, nous ne voyons pas pourquoi ce principe ne pourrait pas s'appliquer dans le cas canadien. De plus, s'appuyer sur une base historique renforce la souveraineté du Canada. À aucun moment, les États-Unis n'ont revendiqué une souveraineté maritime dans la région, et lorsque le Canada a imposé des mesures plus strictes de souveraineté, ils s'y sont conformés. Par contre, le Canada ne peut pas non plus invoquer qu'il a assumé parfaitement sa souveraineté en tout temps et en tout lieu, car il a souvent attendu qu'elle soit en danger pour agir. D'ailleurs, les trois Livres blancs relatifs à la défense sont des exemples éloquentes. Ces plans sont restés des vœux pieux. Malgré tout, le « sans faille » n'est pas une condition sine qua non lorsque vient le temps de faire valoir une souveraineté sur un territoire. Les autorités américaines n'ont pas su bénéficier à leur avantage de ces moments charnières et n'ont rien fait de significatif pour déstabiliser la position

canadienne. Les failles et le manque de constance sur le plan de la sécurisation ne pourraient donc pas être des arguments qui affaibliraient les revendications du Canada.

Sous différents angles techniques, le cas du Canada peut se comparer directement à celui de l'affaire des Pêcheries. Les lignes de base droites suivent les lignes de la côte dans un angle maximal de 20° selon la projection de Robinson. C'est d'ailleurs l'angle maximal qui a été arbitrairement choisi par les États-Unis. De plus, le Canada pourrait avantageusement comparer son ratio eau/terre avec celui de la zone débattue lors de l'affaire des Pêcheries. La Norvège a un ratio de 3,5 sur 1, tandis que celui du Canada dans l'Arctique est de 0,822 sur 1. Le Canada a donc un atout important afin de convaincre que ses eaux enclavées sont véritablement adjointes aux terres. Le long usage (qui est également un principe du droit international) des ressources de l'Arctique par les Inuits permettrait de valider certaines lignes de base droites. En effet, l'utilisation millénaire du sol et des eaux pourrait contrebalancer les arguments géographiques défavorables à leur implantation. Finalement, il faut prendre en considération que la Norvège n'a entouré officiellement ses eaux qu'après avoir été poursuivie par le Royaume-Uni devant la CIJ. Donc, le Canada a un avantage clair sur la Norvège de ce point de vue. Car depuis plus de vingt ans, il peut s'appuyer sur des revendications à la fois historique et légale.

Tableau 6.3 Synthèse des éléments relatifs aux lignes de base droites  
(en rapport avec les principes établis dans l'affaire des Pêcheries)

-Éléments de souveraineté (événements historiques)

ANNÉES/ PÉRIODES	ÉVÉNEMENTS	OBJECTIFS/ RÉPERCUSSIONS
1906	Amendement à la <i>Loi des pêcheries</i> : permis obligatoire pour la pêche à la baleine au-delà du 55° de latitude nord ainsi que dans la baie d'Hudson.	Démonstration de l'autorité canadienne de manière légale et formelle sur ses eaux archipélagiques.
1907	Élaboration de la théorie des secteurs par le sénateur Poirier.	Intention claire des autorités canadiennes face à leurs frontières maritimes absolues dans l'Arctique (à l'origine, le plan était destiné au territoire terrestre seulement).
1908-1911	Expéditions de Bernier : vérification et vente de permis de pêche aux étrangers dans les eaux de l'archipel Arctique; distribution de missives aux capitaines et aux propriétaires évoquant la souveraineté du Canada.	Conformité aux lois canadiennes des baleiniers écossais et américains.
1925	Renforcement de la <i>Loi sur les Territoires du Nord-Ouest</i> obligeant les expéditions étrangères à obtenir un permis de visite obligatoire.	Respect de l'intégralité du territoire maritime du Canada par les États-Unis.
Début de la Guerre froide	SLBM soviétiques peuvent être lancés des SSBN à partir des eaux de l'archipel Arctique.	Arrivée des Américains afin de protéger leurs institutions de manière avancée : pallier à l'amélioration de la technologie soviétique.
1948	Achat par les autorités canadiennes d'un nouveau brise-glace, le <i>Labrador</i> .	Adaptation du Canada afin de faire face à la nouvelle menace.
1955	Nouvelle portée de tir pour les SLBM de l'Union soviétique (650 kilomètres).	Atteinte potentielle d'objectifs stratégiques en sol nord-américain par des armes nucléaires soviétiques.

ANNÉES/ PÉRIODES	ÉVÉNEMENTS	OBJECTIFS/ RÉPERCUSSIONS
1955-1957	Construction de la ligne DEW (accord signé entre le Canada et les États-Unis) : modalité des opérations; préservation de la souveraineté canadienne; régularisation concernant l'entrée des navires américains dans les eaux de l'archipel Arctique.	-Aucune ambiguïté quant au rôle et au statut que devraient avoir les Américains dans l'Arctique canadien. -Aucune défaillance en matière de souveraineté ne peut être relevée à la suite de l'entrée des navires ravitailleurs américains.
1964	Livre blanc : autonomie plus grande du Canada en matière de sécurité dans l'Arctique; achats de sous-marins nucléaires.	-Intention avérée d'améliorer son contrôle dans l'Arctique. -Abandon du projet lors du remplacement du ministre de la Défense (et avant son application concrète) : sous-marins pas commandés; sécurité toujours inadéquate.
9 mars 1970	Mention par Pierre E. Trudeau au Today Show (NBC) que les frontières du Canada dans l'Arctique sont déterminées par la théorie des secteurs ou par celles du plateau continental.	Intention manifeste quant aux frontières absolues à faire respecter dans l'Arctique.
Avril 1970	-Rappel par le ministre des Affaires étrangères que les eaux de l'archipel Arctique sont des eaux intérieures du Canada.  -Projet de loi visant la protection des eaux canadiennes au nord du 60° de latitude nord et à 100 milles des côtes (sauf si en contradiction avec la frontière politique entre le Canada et le Groenland) : <i>Loi sur la préservation de la pollution des eaux arctiques</i> . -Projet de loi portant à 12 milles la limite territoriale maritime du Canada.	-Souveraineté sur les îles établie sur une base historique.  -Réponses aux traversées (non officiellement autorisées) du pétrolier américain <i>Manhattan</i> dans le passage du Nord-Ouest. -Appuis supplémentaires à l'intériorité des eaux archipélagiques : aucune déstabilisation concernant les revendications territoriales; barrière supplémentaire à l'entrée de navires.
1971	Livre blanc : amélioration de la sécurité dans l'Arctique par le contrôle aérien.	-Intention avérée de protéger le Nord. -Insuffisance des ressources envisagées. -Abandon du plan lors du remplacement du ministre de la Défense (et avant son application concrète).

ANNÉES/ PÉRIODES	ÉVÉNEMENTS	OBJECTIFS/ RÉPERCUSSIONS
17 décembre 1973	Évocation par le Bureau des Affaires législatives que les eaux archipélagiques sont (sur une base historique) intérieures.	Intention manifeste même si les lois de protection territoriale devenaient de plus en plus incisives.
Années 1980	Portée de tir de 3 000 kilomètres des SLCM (pouvant être lancés par les SSBN) soviétiques.	-Menace potentielle réelle à l'ensemble de la sécurité nord-américaine. -Construction du NWS (1986-1992) : défense du territoire nord-américain contre l'envoi de ce type d'armes.
10 septembre 1985	Fermeture officielle des eaux de l'archipel Arctique par des lignes de base droites (effective au 1 <sup>er</sup> janvier 1986) : réponse rapide du Canada après la traversée non autorisée du passage du Nord-Ouest par le brise-glace américain <i>Polar Sea</i> .	-Intériorité des eaux de l'archipel Arctique établie par des mesures légales (et non plus uniquement historiques). -Mesure supplémentaire et non contraire à la notion de plan d'eau historique.
26 février 1986	Mention d'un responsable du secrétaire d'État, James W. Dyer au sénateur Charles Mathias Jr. (lors de l'envoi d'une lettre indiquant la position de l'exécutif du gouvernement des États-Unis) que le Canada n'a pas les qualifications requises par le droit international pour pouvoir implanter des lignes de base droites.	Impact limité de la position américaine : aucune indication permet de comprendre en quoi consistent ces qualifications insuffisantes.
1987	Livre blanc : intégration des eaux arctiques avec le reste du Canada; amélioration de la sécurisation face à l'ennemi soviétique; infrastructures visant à joindre plus facilement l'Atlantique et le Pacifique : concept des « trois océans ».	-Intention avérée de protéger le Nord. -Abandon du projet à cause de la crise économique de la fin des années 1980 (achats abandonnés : sous-marins; brise-glace Polar 8) : le Canada dépend de ses alliés.

-Dispositions : lignes de base droites

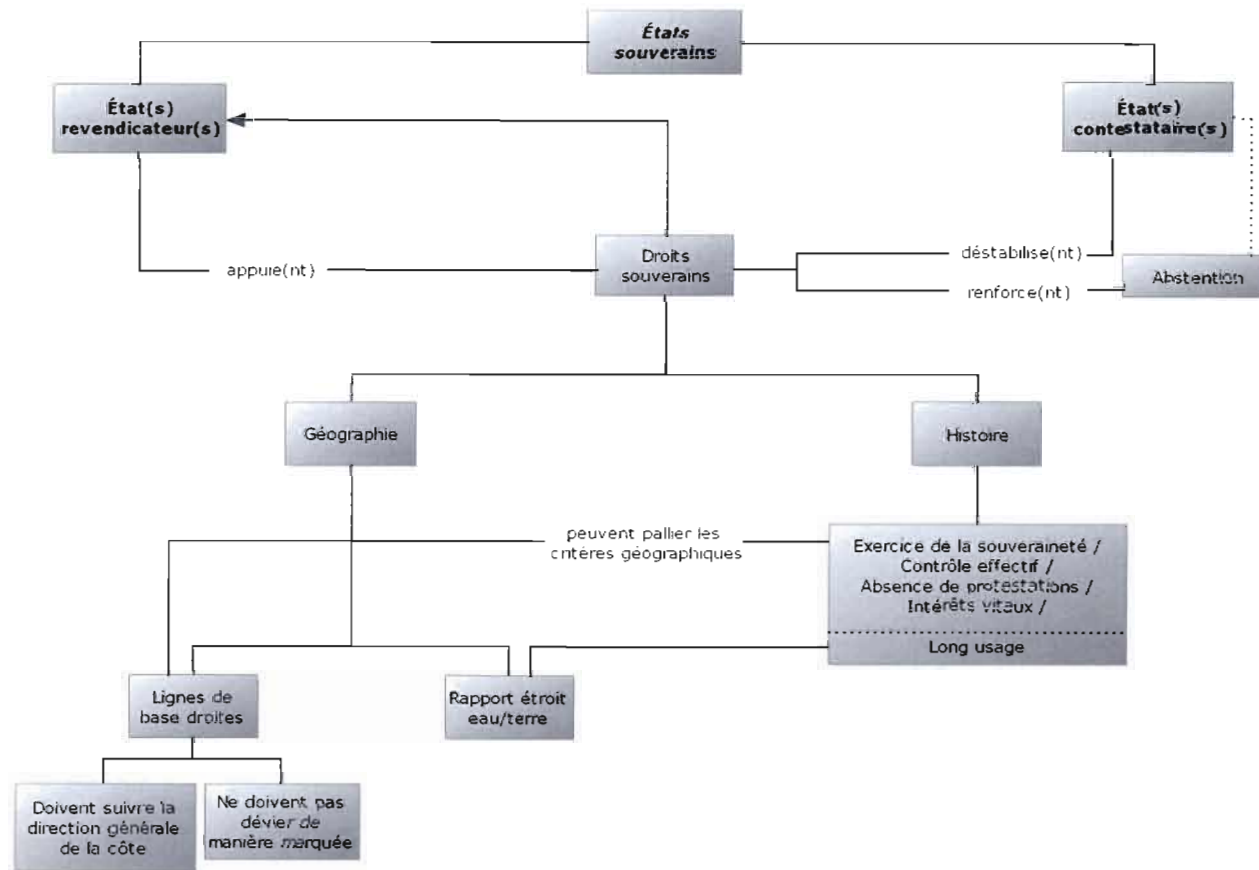
*Géographie*

PRINCIPES DE L’AFFAIRE DES PÊCHERIES	APPLICATIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Corrélation entre les lignes de base droites et la ligne de la côte : respect de la ligne générale de la côte.</li> <li>-Rapport étroit entre les eaux et les terres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Aucune mention claire, dans le droit international, du degré de déviation et de la longueur maximale des lignes de base droites.</li> <li>-Déviation maximale de 20° des lignes de base droites dans l’archipel Arctique (projection de Robinson) : conforme à la position américaine.</li> <li>-Ratio eau/terre avantageant le Canada par rapport à la Norvège : archipel Arctique (0,822 sur 1); zone à l’enjeu lors de l’affaire des Pêcheries (3,5 sur 1).</li> <li>-Connexion eau/terre : eaux gelées pendant la majeure partie de l’année dans l’archipel Arctique.</li> </ul>

*Histoire*

PRINCIPES DE L’AFFAIRE DES PÊCHERIES	APPLICATIONS
<ul style="list-style-type: none"> <li>-Exercice de la souveraineté; contrôle effectif: doivent être soutenus et en fonction de la nécessité.</li> <li>-Absence de protestations.</li> <li>-Long usage : depuis des temps immémoriaux.</li> <li>-Intérêts vitaux.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Exercice de la souveraineté; contrôle effectif; absence de protestations : voir la première section de ce tableau : « Éléments de souveraineté (événements historiques) ».</li> <li>-Long usage et intérêts vitaux : mode de vie des Inuits dans l’archipel Arctique (notamment dans le détroit de Lancaster et le golfe d’Amundsen).</li> <li>-Intérêts vitaux : forte concentration d’animaux, de mammifères marins et de poissons dans le détroit de Lancaster.</li> </ul>

Tableau 6.4 Les lignes de base droites : affaire des Pêcheries



Sources : Cour internationale de justice, *Affaire des Pêcheries*, Rôle général no 5, 18 décembre 1951; D. Pharand, « The Arctic Waters and the Northwest Passage : A Final Revisit », *Ocean Development & International Law*, vol. 38, n° 1, Londres, Taylor & Francis, 2007.



Quant à la question des détroits internationaux, le Canada répond aux critères géographiques de base, puisque le passage du Nord-Ouest relie la haute mer d'un côté comme de l'autre. Il s'agit plutôt de voir si ce passage répond aux critères historiques, c'est-à-dire s'il a servi pour la navigation internationale. Les navires américains *Manhattan* et *Polar Sea* sont les seuls navires à être passés de manière vérifiée et vérifiable sans le consentement nécessaire et complet du Canada. Bien évidemment, il nous serait facile d'évoquer que le Canada se situe bien loin des 2 884 passages rapportés dans l'affaire du détroit de Corfou. Quel déploiement supplémentaire le Canada aurait-il dû fournir sur son passage qui a été franchi en moyenne moins d'une fois par an sur plus de cent ans? Quel État aurait mis plus d'énergie que le Canada dans pareille circonstance? Rien ne nous indique que le Canada n'a pas appuyé sa souveraineté par les efforts nécessaires. La Cour n'aurait pas basé son argumentaire sur les propos tenus par le Royaume-Uni si une ou deux traversées problématiques avaient été suffisantes pour les convaincre que le passage avait été utile à la navigation internationale. Les points qui ont retenu l'attention des juges dans l'affaire du détroit de Corfou étaient reliés au fait que le détroit avait été traversé par une quantité importante de navires. Les représentants du Royaume-Uni ont qualifié les milliers de traversées comme étant un nombre « important ». Or, même si nous ne disposons pas d'autres données pour établir un barème sensé, on conçoit néanmoins que les quelques dizaines de traversées dans le passage du Nord-Ouest ne sauraient raisonnablement constituer un nombre substantiellement élevé. Un détroit doit assurément être franchi plusieurs fois par année et/ou de façon régulière pour qu'il devienne un passage international. Dans l'affaire du détroit de Corfou, il avait été démontré que le port de Corfou était un relais important pour l'économie de la Grèce, d'autant plus que le détroit bornait les côtes de deux États : la Grèce et l'Albanie. L'aspect pluri-étatique du passage avait été considéré par les juges, ce qui avait contribué à faire en sorte que le détroit devienne un passage international. Le passage du Nord-Ouest n'est pas nécessaire au bon déroulement économique d'autres États (le droit international ne tient pas compte du potentiel d'un détroit, mais seulement de

ses conditions actuelles) et la partie controversée ne touche qu'au Canada. De ce fait, le Canada échappe à ces deux conditions. Il faut néanmoins noter que, dans l'affaire du détroit de Corfou, les juges ont été insensibles aux arguments de protection territoriale et de sécurité des habitants. En droit, ces arguments doivent plutôt être soulevés en rapport avec les lignes de base droites.

Il n'y a pas eu de relâchement des revendications canadiennes à propos du passage du Nord-Ouest lors de menaces marquées. Même si les Américains avaient fait savoir aux Canadiens leur intention de traverser le passage avec le pétrolier *Manhattan* en 1969, il est clair que le Canada n'aurait pas laissé ce navire sans escorte et sans surveillance dans ses eaux. L'histoire du *Polar Sea* est quelque peu différente : aucune escorte n'a suivi le navire dans les eaux de l'archipel Arctique, et aucune permission (même indirecte) n'a été demandée. C'est pourquoi le précédent historique (juridique) créé par la traversée de ce brise-glace aurait pu être plus considérable que celui causé par les traversées du *Manhattan*. Même si le Canada avait réussi à avoir des observateurs à bord du *Polar Sea*, et que les États-Unis avaient fait connaître leur trajet projeté dans les eaux canadiennes, et qu'en plus ils avaient déclaré que l'utilisation du passage n'était pas un acte de provocation, cela n'a pas semblé suffisant pour calmer les craintes des autorités canadiennes. Il n'en reste pas moins que les actions américaines représentaient une acceptation que les eaux appartenaient dans une certaine mesure aux Canadiens. Ils n'auraient pas agi ainsi s'ils avaient été persuadés que ces eaux étaient véritablement internationales. Ils auraient notamment empêché les observateurs canadiens de monter à bord du *Polar Sea*. À la suite de chacun de ces événements, les mesures prises montraient une emprise immédiate du Canada sur ses eaux afin d'éviter que le passage ne devienne international par inaction (tolérance).

Il n'y a rien dans le droit international qui laisse entendre qu'une traversée en haute mer représente un précédent plus grand en matière de passage international

qu'une traversée dans des eaux territoriales ou dans une zone économique exclusive. Or, même si le *Manhattan* et le *Polar Sea* n'avaient jamais traversé les eaux territoriales, cela n'aurait rien changé. Chose certaine, ces deux navires ont passé à l'intérieur de ces eaux à au moins un endroit (détroit du Prince-de-Galles). L'affaire du détroit de Corfou représente un cas où un passage inoffensif a perdu son statut par inaction et tolérance. Les Albanais n'ont pas su préserver d'une quelconque manière le caractère de passage inoffensif. Il y a eu négligence. Or, si on fait un rapprochement entre les deux cas (canadien et albanais), on voit qu'il a donc été pertinent de déterminer si le Canada avait géré les traversées de manière adéquate lorsque les navires étrangers se trouvaient dans les eaux territoriales. Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1986, les navires avaient un droit de passage automatique pour autant qu'ils respectaient le mode inoffensif. La traversée du brise-glace américain *Polar Sea* ne pourrait donc pas servir d'argument, car le mode de passage inoffensif ne crée nullement un précédent historique; ce sont plutôt les actions entreprises par l'État côtier qui peuvent influencer le statut éventuel dans ce type de passage. De plus, les autorités canadiennes ont fait des remontrances aux autorités américaines : elles n'ont donc pas laissé la situation se dégrader (à l'opposé des Albanais dans le dossier du détroit de Corfou). Un État doit nécessairement manifester sa réprobation face à un type de navigation inadéquat dans les eaux qu'il considère comme les siennes. Le tribunal a démontré que les autorités albanaises ont perdu le contrôle sur des milliers de passages dans leurs eaux territoriales.

Le fait que les Américains n'aient pas fait valoir leur opposition aux revendications canadiennes entre les traversées du *Manhattan* et celle du *Polar Sea* n'est pas à leur avantage. Qui plus est, ils n'ont pas fait part de leur opposition de manière marquée à d'autres moments non plus. Ils ont essentiellement insisté sur des raisons logistiques et fonctionnelles pour faire valoir que le passage du Nord-Ouest, comme tous les détroits majeurs dans le monde, était international. Les États-Unis n'ont pas su profiter de moments névralgiques pour défendre leur point de vue, ce qui

aurait sérieusement menacé la souveraineté canadienne. S'ils avaient une opposition ferme, ils auraient dû l'évoquer avec une plus grande vigueur. Si la traversée du *Polar Sea* constituait un précédent pour créer un passage international, pourquoi ont-ils accepté une entente les obligeant à avertir les autorités canadiennes pour d'éventuelles traversées de brise-glace (Accord de coopération)? Si les États-Unis ont tenu à spécifier qu'ils n'avaient pas voulu provoquer le Canada lors de la traversée du *Polar Sea*, et qu'en plus ils l'avaient averti de leurs intentions, cela amène-t-il à dire que celle-ci ne devrait même pas être comptabilisée comme étant une exception historique en matière de passage international? Peut-être pas. Chose certaine, ces éléments atténuent son impact, d'autant plus que l'Accord de coopération de 1988 est encore respecté à ce jour. Plus cet accord restera longtemps en vigueur, plus le Canada en tirera avantage. Les Américains ne reconnaissent pas le passage du Nord-Ouest comme étant sous la pleine juridiction canadienne. Cependant, ils n'ont pas consacré suffisamment d'efforts à contester les revendications territoriales du Canada. Elles s'en trouvent donc renforcées.

Tableau 6.5 Synthèse des éléments relatifs aux passages internationaux  
(en rapport avec les principes établis dans l'affaire du détroit de Corfou)

-Historique des traversées dans le passage du Nord-Ouest

ANNÉES/ PÉRIODES	ÉVÉNEMENTS	OBJECTIFS/ RÉPERCUSSIONS
1903-1906	Première traversée du passage du Nord-Ouest avec le <i>Gjøa</i> (équipage norvégien) : aucune permission demandée au Canada (non exigible à ce moment par les autorités).	Aucun précédent affecte la souveraineté canadienne sur son passage.
1957	Traversées du passage du Nord-Ouest par les navires américains <i>Bramble</i> , <i>Spar</i> et <i>Storis</i> , tous régularisés par l'entente de construction de la ligne DEW entre le Canada et les États-Unis	Aucune négligence du Canada quant à la souveraineté maritime : respect des dispositions prévues pour la construction de la ligne DEW.
Début des années 1960	Traversées du passage du Nord-Ouest par les sous-marins <i>Seadragon</i> (1960) et <i>Skate</i> (1962) avec l'assentiment des autorités canadiennes.	Aucune négligence du Canada quant à la souveraineté maritime.
Mars 1969	Mention de Pierre E. Trudeau à Richard Nixon que le pétrolier <i>Manhattan</i> est soumis à une demande officielle avant d'entamer sa traversée du passage du Nord-Ouest : refus américain : -Ne pas affaiblir la liberté de mouvement des États-Unis sur les autres détroits de la planète. -Ne pas octroyer à Ottawa une reconnaissance indirecte de plein contrôle sur son passage.	Aucune prise en compte du droit international par les États-Unis : renforcement de la souveraineté du Canada.

ANNÉES/ PÉRIODES	ÉVÉNEMENTS	OBJECTIFS/ RÉPERCUSSIONS
Août- novembre 1969	<p>Voyage aller-retour du <i>Manhattan</i> (côte Est - Alaska) : première fois que la souveraineté canadienne est défiée dans les eaux de l'archipel Arctique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Humble Oil (compagnie responsable de l'expédition) : information demandée sur la nature des glaces; acceptation qu'un représentant canadien soit à bord du pétrolier.</li> <li>-Indication du gouvernement des États-Unis qu'un de ses brise-glace, le <i>Northwind</i>, escorterait le pétrolier (<i>Staten Island</i> a suivi le convoi sur le trajet du retour).</li> <li>-Envoi de brise-glace canadiens : <i>John A. Macdonald</i>; au détroit du Prince-de-Galles (sur le chemin du retour), le <i>Louis S. St-Laurent</i> rejoint le convoi; soutien technique canadien supérieur à celui des Américains.</li> <li>-Avion accompagnateur canadien.</li> <li>-Utilisation de la route 2 dans les deux directions : trajet modifié en cours de voyage (inaccessibilité de la route 1 : glace trop épaisse); traversée des eaux territoriales dans le détroit du Prince-de-Galles (passage inoffensif). Figure I.2.</li> </ul>	<p>Renforcement de la souveraineté du Canada sur les eaux de l'archipel Arctique (pas de précédents historiques) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Avertissement non nécessaire dans la haute mer (itinéraire projeté) pour les navires militaires (comme cela se fait généralement dans les eaux territoriales) : admission indirecte que les brise-glace et le pétrolier sont entrés dans des eaux au statut particulier.</li> <li>-Aucune faille sur le plan du contrôle effectif : les convois de navires américains ne sont pas laissés à eux-mêmes.</li> </ul>
1970	<ul style="list-style-type: none"> <li>-<i>Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques</i> : autorité légale du Canada à 100 milles de ses côtes dans l'Arctique.</li> <li>-Extension de la limite territoriale à 12 milles des côtes : détroit de Barrow (nouveau détroit enclavé dans les eaux territoriales = mode de passage inoffensif).</li> </ul>	<p>Implication légale : renforcement des revendications canadiennes sur les eaux dans l'Arctique.</p>

ANNÉES/ PÉRIODES	ÉVÉNEMENTS	OBJECTIFS/ RÉPERCUSSIONS
22 mai 1975	Évocation par Allan MacMillan, secrétaire des Affaires extérieures du Canada, que le passage du Nord-Ouest n'est pas international; pas une voie de navigation en transit.	Affirmation claire de la part des autorités canadiennes que les traversées du <i>Manhattan</i> ne sont pas des précédents en matière de passage international.
1985	<p>Brise-glace américain <i>Polar Sea</i> : traversée du passage du Nord-Ouest (d'est en ouest) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Passage plus lourd de conséquences que les traversées du <i>Manhattan</i> : aucun avertissement envoyé aux autorités canadiennes que le brise-glace allait passer dans les eaux archipélagiques.</li> <li>-Traversée des eaux territoriales (détroit du Prince-de-Galles et détroit de Barrow) : passage inoffensif (route 2). Figure I.2.</li> <li>-Questions techniques sur les glaces posées par les Américains aux autorités canadiennes.</li> <li>-Mesures plus concrètes et rapides : lignes de base droites (fermant légalement les eaux de l'archipel Arctique); discours ministériels et efforts diplomatiques.</li> </ul>	<p>Impact minime sur les revendications canadiennes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Traversée légitime (eaux territoriales = navigation permise sans avertissement).</li> <li>-Intérêt manifeste des autorités canadiennes concernant la traversée : efforts diplomatiques.</li> <li>-Approvisionnement humain : membres à bord du brise-glace américain.</li> <li>-Demande de renseignements des autorités américaines : reconnaissance indirecte que les eaux étaient canadiennes.</li> </ul>
1988	<p>Accord de coopération (Canada-États-Unis) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Autorisation octroyée par les autorités canadiennes afin que les brise-glace américains puissent entrer dans les eaux de l'archipel Arctique.</li> <li>-Compromis afin d'éviter un autre incident de type <i>Polar Sea</i>.</li> </ul>	<p>Renforcement de la souveraineté du Canada :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Reconnaissance implicite (mais non officielle) que les eaux sont canadiennes.</li> <li>-Demande de permis de la part des Américains pour franchir les eaux canadiennes.</li> </ul>

-Dispositions : passages internationaux

### Géographie

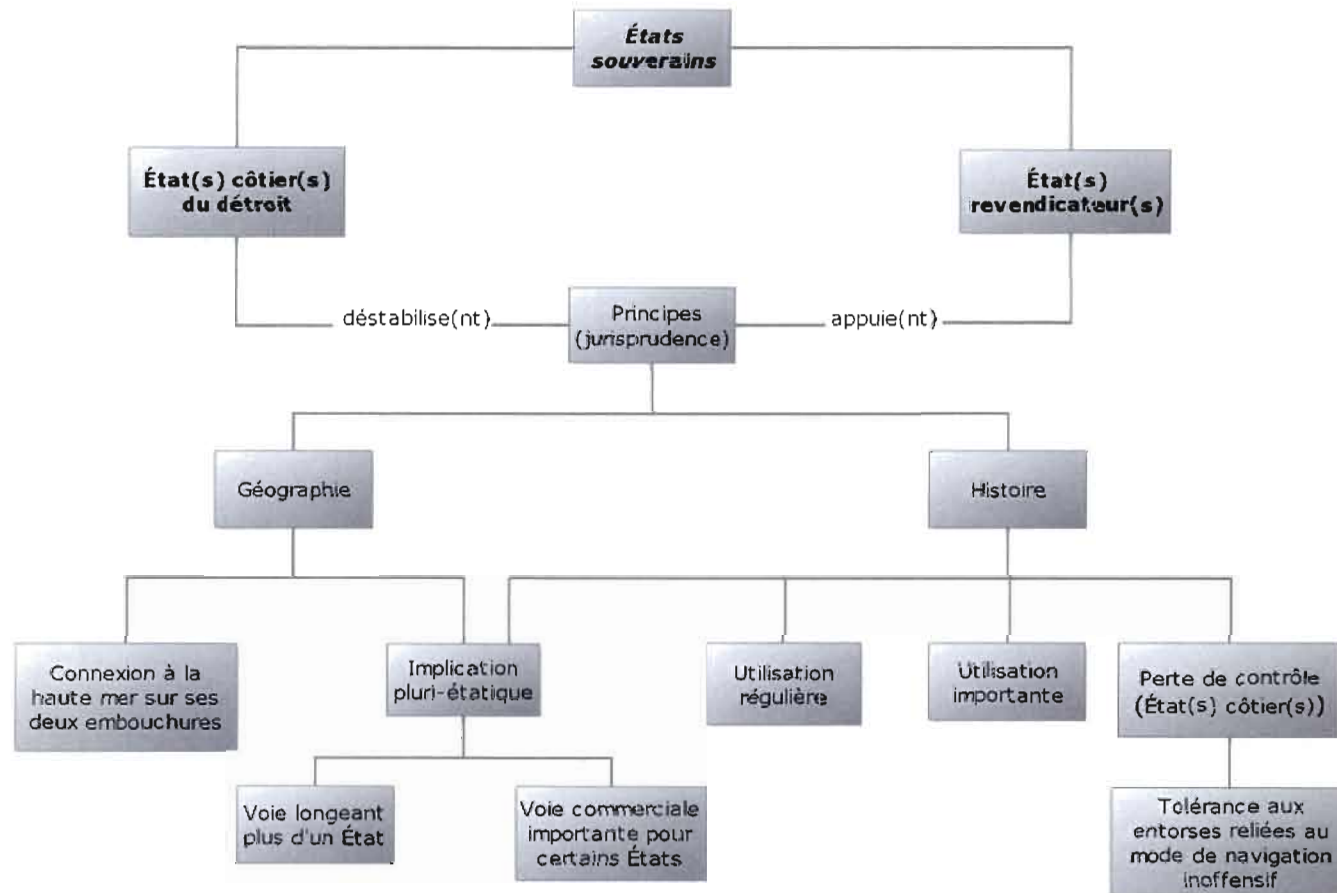
PRINCIPES DE L'AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU	APPLICATIONS AU PASSAGE DU NORD-OUEST
Connexion de la haute mer sur ses deux embouchures.	Caractéristique avérée du Canada sur ce critère.
Implication pluri-étatique : -voie indispensable pour plus d'un État. -voie longeant plus d'un État.	-Aucun État n'est raisonnablement obligé d'utiliser le passage du Nord-Ouest pour joindre une partie de son territoire (voie non essentielle). -« Canadianité » complète du passage.

### Histoire

PRINCIPES DE L'AFFAIRE DU DÉTROIT DE CORFOU	APPLICATIONS AU PASSAGE DU NORD-OUEST
-Utilisation importante. -Utilisation régulière. -Implication pluri-étatique : voie commerciale importante (joint/longe plus d'un État).	Faible navigation : moins d'une traversée par année depuis 1906 (incomparable au détroit de Corfou avec ses 2 884 passages sur une période de 21 mois) : -Traversées réussies du passage du Nord-Ouest par des bateaux et des navires étrangers (de 1906 à 2005) : 29 par des navires de passagers, 20 par des yachts et des petits bateaux, 18 par des brise-glace (incluant aussi les remorqueurs) et 2 par des navires-citernes. -Traversées connues du passage du Nord-Ouest par des sous-marins militaires : <i>Seadragon</i> (1960) et <i>Skate</i> (1962).
Perte de contrôle du passage par l'État (ou les États) côtier(s) : tolérance aux entorses reliées au mode de navigation inoffensif.	-Contrôle avéré du passage du Nord-Ouest par le Canada : voir la première section de ce tableau : « Historique des traversées dans le passage du Nord-Ouest ». -Contrôle avéré du Canada sur les traversées du <i>Manhattan</i> et celle du <i>Polar Sea</i> : réprobation des autorités; supervision à bord des navires; envoi de brise-glace accompagnateurs pour le <i>Manhattan</i> . -Aucune opposition des autorités américaines aux revendications canadiennes des eaux archipélagiques entre ces deux voyages.



Tableau 6.6 Les passages internationaux (principes établis pour les eaux territoriales) :  
affaire du détroit de Corfou



Source : Cour internationale de justice, *Affaire du détroit de Corfou*, Rôle général no 1, 9 avril 1949.

### 6.3 La vérification de l'hypothèse principale et l'orientation potentielle de l'objet d'étude

À ce stade-ci de notre mémoire, nous devons confirmer notre hypothèse de recherche principale. Nous croyons que le Canada peut légitimement empêcher la navigation étrangère dans les eaux de l'archipel Arctique. Il a maintenu, de manière générale et constante, ses revendications dans tout le territoire de l'archipel Arctique par un contrôle effectif, des intentions et des lois. De plus, aucun État n'a montré un désir d'être souverain sur la région depuis presque 80 ans. Tout cela renforce la position canadienne. Selon les jugements internationaux relatifs à la souveraineté (que nous avons consultés), il est clair que le rapport de force à l'échelle internationale est un aspect important pour établir une souveraineté. Or il pourrait être opportun pour un chercheur de se concentrer sur ce volet, même si ses prémisses sont difficilement qualifiables et quantifiables.

## CHAPITRE VII

### L'ACTUALITÉ ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR

Même si les efforts de sécurisation territoriale du Canada dans l'Arctique n'ont pas cessé depuis la fin des années 1980, il semble qu'ils ont été encore plus soutenus depuis le début des années 2000. À cause de la fonte des glaces, les autorités canadiennes ont véritablement pris conscience de la rigueur et de l'empressement avec lesquels elles devront organiser leurs actions. D'ailleurs, les Rangers sont davantage affectés à des patrouilles de reconnaissance que par le passé sur le territoire arctique<sup>388</sup>. Ces 5 000 résidents de l'Arctique continuent de rapporter tout acte suspect aux autorités canadiennes<sup>389</sup>. Une de leurs opérations, l'Opération Nunavut, a été grandement médiatisée. Au cours des mois de mars et avril 2006, 32 Rangers et 11 membres des Forces armées canadiennes ont patrouillé 5 000 kilomètres en traîneau à chiens et en motoneige afin de montrer la présence canadienne dans l'archipel Arctique, principalement sur l'île d'Ellesmere<sup>390</sup>. La côte Est de cette île a été patrouillée pour vérifier si des traces de chasseurs groenlandais pouvaient y être trouvées. Un drapeau a été planté à l'île Ward Hunt. Cet endroit est reconnu comme étant le point de départ de plusieurs expéditions visant à atteindre le pôle Nord<sup>391</sup>. Les Rangers et les Forces armées canadiennes ont fait l'inventaire des infrastructures qu'ils rencontraient sur leur passage. Ces bâtiments répertoriés pourraient

---

<sup>388</sup> M. Perreault, « La Russie fait un pied de nez au Canada », *La Presse* (Montréal), 2 août 2007, p. A2.

<sup>389</sup> Chrétien.

<sup>390</sup> Canada, Défense nationale, *Confirmation de la souveraineté en terrain accidenté et par des températures extrêmes*, rédigé par P. Moon, vol. 9, n° 16, 26 avril 2006; Canada, Cabinet du Premier ministre, *Le Premier ministre souligne le rôle capital que jouent les Forces canadiennes pour renforcer notre souveraineté dans l'Arctique*, 12 août 2006; Canada, Cabinet du Premier ministre, *Le premier ministre souligne le rôle capital que jouent les Forces canadiennes pour renforcer notre souveraineté dans l'Arctique*, 13 août 2006; Canada, Défense nationale, *Opération interarmées et intégrée des FC dans l'est de l'Arctique canadien*, 11 août 2006.

<sup>391</sup> « Operation Nunavut Reaches Alert », *CBC News*, 10 avril 2007. Figure 1.3.

éventuellement servir de relais et de pôles d'urgence lors de catastrophes<sup>392</sup>. Les autorités canadiennes montrent donc qu'elles exercent certaines actions de souveraineté, même dans les régions les plus inhospitalières. C'est de cette façon qu'il faut les percevoir. Il ne s'agit pas d'envoyer une poignée de personnes qui essaient de protéger un territoire avec des moyens et des ressources incontestablement insuffisants. Comme nous l'avons démontré dans ce travail, tous les gestes comptent en matière de souveraineté, même ceux qui pourraient paraître futiles. En 2006, les Forces armées canadiennes ont décidé de « canadianiser » l'appellation du passage du Nord-Ouest. Elles ont commencé par désigner le passage et toutes les eaux de l'archipel Arctique par le terme « eaux internes canadiennes ». De plus, le Canada projette la construction, dans l'archipel Arctique, d'un port en eaux profondes. La construction de six brise-glace est également envisagée afin d'y assurer une présence soutenue. Le coût total de ce projet est provisoirement estimé à 7 milliards de dollars<sup>393</sup>. Toutefois, ces mesures ne semblent pas convaincre tous les Canadiens. L'ancien ministre de la Défense sous les libéraux, Bill Graham, a même évoqué à ce propos que « [l]e défi de la souveraineté du Canada dans l'Arctique n'est pas un défi militaire. » En ce sens, les autorités canadiennes devraient plutôt aider les résidents du Nord afin « qu'ils puissent changer leur façon de vivre [en fonction des] changements climatiques qui vont tellement vite<sup>394</sup> ». Graham n'a pas tort en mentionnant que des améliorations socio-économiques devront être prises en compte. Les efforts concernant la souveraineté doivent être multiples et concrets. C'est d'ailleurs ce qui ressort du jugement de l'affaire du Groenland oriental et de celle de l'île de Palmas.

---

<sup>392</sup> Canada, Défense nationale, *Confirmation de la souveraineté*; Canada, Cabinet du Premier ministre, *Renforcer notre souveraineté*, 12 août 2006; Canada, Cabinet du Premier ministre, *Renforcer notre souveraineté*, 13 août 2006; Canada, Défense nationale, *Opération interarmées et intégrée*.

<sup>393</sup> Perreault, « Pied de nez au Canada », p. A2-A3.

<sup>394</sup> Bill Graham, cité dans B. Foisy, « Moins de glace : plus de soldats », *Alternatives*, vol. 13, n° 2 (oct. 2006), p. 5.

La présence canadienne civile a été également accentuée dans l'Arctique au tournant du XXI<sup>e</sup> siècle. Depuis 2003, le *Amundsen*, un navire de la Garde côtière canadienne, est affecté à différentes missions scientifiques sur les eaux de l'archipel Arctique. Des scientifiques de plusieurs disciplines y sont amenés pendant plusieurs mois au cours de différentes missions afin d'y effectuer des recherches climatologiques, océanographiques, biologiques, médicales<sup>395</sup>... La Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG), implantée en 1977, constitue un moyen de contrôler les navires qui entrent dans l'archipel Arctique. Les objectifs sont de réduire le plus possible les perturbations sur l'environnement et de fournir un soutien technique et informatif pour permettre une navigation sécuritaire. Les navires qui s'inscrivent peuvent recevoir des informations sur la condition des glaces dans le passage du Nord-Ouest. L'organisme NORDREG peut alors demander l'aide de la Garde côtière du Canada lorsqu'un de ces navires rencontre des difficultés<sup>396</sup>. Afin que ces mesures de sécurisation territoriale soient perçues comme des actions sérieuses, il faudrait que ce contrôle soit officiellement exigé par les autorités canadiennes. Jusqu'à présent il a toujours été optionnel et volontaire pour les navires étrangers. Or tout cela n'aide en rien la reconnaissance des revendications du Canada sur ses eaux arctiques<sup>397</sup>. De ce fait, ces mesures non obligatoires pourraient bientôt être vues par d'autres États comme une faille dans la gestion du Nord. Un intérêt accru envers la région pourrait faire en sorte que les mesures canadiennes ne soient plus appropriées parce qu'insuffisantes pour soutenir sa souveraineté.

Au-delà du problème de la souveraineté dans les eaux archipélagiques, il y a d'autres points de tension relatifs à la souveraineté maritime que le Canada devra gérer dans les années à venir : la frontière maritime canado-américaine dans la mer de

---

<sup>395</sup> J. Hamann, « Les chercheurs qui venaient du froid », *Au fil des événements*, 14 octobre 2004; ArcticNet, 2007.

<sup>396</sup> Canada, Pêches et Océans. *Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG)*, 2006.

<sup>397</sup> Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 49-50.

Beaufort ainsi que les limites de son plateau continental<sup>398</sup> dans l'océan Arctique, notamment par la dorsale de Lomonosov (voir fig. 1.3). Nous avons remarqué qu'il existe encore une ambiguïté au sujet des frontières arctiques du Canada. Le ministre des Affaires extérieures du Canada, Peter MacKay, s'est offusqué au cours de l'été 2007 que les Russes aient planté leur drapeau au fond de l'eau directement sous le pôle Nord. Il a alors fait savoir au monde entier que ce type de manœuvre est obsolète et que les prétentions territoriales du Canada ne se trouvaient aucunement menacées par ce geste. Nous croyons que l'emplacement du drapeau ne représente pas un problème en soi, puisque le Canada ne revendique pas encore officiellement de territoires au-delà du pôle Nord. Toutefois, le drapeau symbolisait bel et bien des revendications dépassant les frontières de la théorie des secteurs. À l'été 2007, la Russie a allégué officiellement que la dorsale de Lomonosov entrerait dans les limites de son plateau territorial (les Russes ayant ratifié l'UNCLOS en 1997). Le Canada et le Danemark croient plutôt que cette dorsale pourrait leur appartenir conjointement<sup>399</sup>. L'enjeu est important pour le Canada, car cette dorsale empiète sur son secteur<sup>400</sup>. Cependant, le Premier ministre Harper a mentionné à Iqaluit, à l'été 2006, que les limites absolues du Canada se trouvent à 200 milles des côtes, « [p]as plus. Pas moins.<sup>401</sup> » Il faisait inévitablement référence aux limites prévues par la ZEE. Ce commentaire nous semble surprenant. Que fait-on de la théorie des secteurs? Le

---

<sup>398</sup> Consulter les articles 76 (p. 34-35), 77 (p. 36), 83 (p. 37-38) : Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*.

<sup>399</sup> N. Duguay, « Ottawa nullement impressionné », *Radio-Canada.ca*, 2 août 2007; N. Duguay, « Un drapeau russe sous le pôle Nord », *Radio-Canada.ca*, 1<sup>er</sup> août 2007; F. Lavoie, « Une question de fierté nationale », *La Presse* (Montréal), 2 août 2007, p. A3; Perreault, « Pied de nez au Canada », p. A2-A3; Au sujet de la délimitation du plateau continental, consulter : Canada, Affaires étrangères et Commerce international, *Droit des océans*, 2008; Canada, Pêches et Océans, *Le nouveau gouvernement du Canada définira les limites du plateau continental*, 20 juillet 2006; Canada, Ressources naturelles, *Données sur le fond marin : Le Canada et le Danemark font équipe pour réaliser des levés*, 14 juillet 2005; Canada, Affaires étrangères et Commerce international, *Le Canada ratifie la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, n° 171, 6 novembre 2003.

<sup>400</sup> « Thawing Polar Ice Cap Threatens Ancient Arctic Basins », *Environment News Service*, 24 juin 2004; Canada, Ressources naturelles, *Divisions politiques*, 2007. Figure 1.3.

<sup>401</sup> Canada, Cabinet du Premier ministre, *Assurer la souveraineté du Canada dans l'Arctique*, 12 août 2006.

Canada et la Russie identifient encore leurs frontières dans le Nord selon cette théorie<sup>402</sup>. D'ailleurs, sur les cartes officielles du Canada, c'est la seule frontière internationale qui est illustrée dans l'Arctique<sup>403</sup>. Le Premier ministre semblait aussi oublier l'extension possible du plateau continental déjà revendiquée et toujours soutenue officiellement par le Canada<sup>404</sup>. Ces revendications territoriales canadiennes, accompagnées de preuves scientifiques concrètes, devront être soumises officiellement aux autorités internationales au plus tard en 2013. Il a d'ailleurs été prévu que chaque État qui ratifierait l'UNCLOS aurait une période de 10 ans pour faire valoir ses limites territoriales, basées sur son plateau continental<sup>405</sup>. Ce désordre dans les types de frontières à faire respecter dans l'Arctique ne sert nullement les intérêts du Canada et pourrait lui nuire dans un proche avenir s'il ne parvient pas à clarifier sa position. À l'ouest de l'archipel Arctique, dans la mer de Beaufort, il y a toujours un problème dans la délimitation des frontières entre le Canada et les États-Unis, lesquels prétendent que la méthode de l'équidistance serait une option appropriée pour établir cette frontière maritime. En contrepartie, le Canada croit plutôt que la frontière maritime dans l'Arctique au 141° de longitude ouest prévaut toujours<sup>406</sup>. Il a rappelé qu'un traité maritime, signé en 1825, entre la Russie et le

---

<sup>402</sup> C. Pradeau, *Jeux et enjeux des frontières*, Talence, Presses universitaires de Bordeaux, 1994, p. 77.

<sup>403</sup> Pharand, In Dosman et al., p. 151; Lasserre, « Détroits arctiques canadiens et russes »; Canada, Ressources naturelles, *Divisions politiques*. Exceptée la frontière entre le Groenland et le Canada qui est, quant à elle, basée sur le plateau continental. Un accord signé par le Danemark et le Canada en 1973 a mis un terme à la frontière (existant *de facto*) basée sur l'équidistance entre les deux États : Canada, Affaires extérieures. Figure 1.1.

<sup>404</sup> Canada, Affaires étrangères et Commerce international, *Déterminer les limites du plateau continental étendu du Canada*, 2008. Les frontières abstraites dans l'Arctique sont plus intelligibles par un document officiel du gouvernement fédéral concernant les frontières territoriales du Nunavut. Tous les points géographiques sont exprimés par des méridiens et des parallèles précis, sauf la limite septentrionale du territoire. En effet, on l'exprime simplement par « la frontière nord du Canada » : Canada, Gazette du Canada, *Décret sur les premières élections à l'Assemblée législative du Nunavut*, vol. 132, n° 16, 5 août 1998.

<sup>405</sup> Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*, Annexe II, article 4, p. 129.

<sup>406</sup> Dufresne : L'équidistance signifie les points maritimes médians entre deux ou plusieurs États. Figure 1.3.

Royaume-Uni marquait une frontière politique entre ces deux États. D'ailleurs, c'est cette même limite qui a été reprise par la théorie des secteurs<sup>407</sup>. Cependant, cette théorie ne semble pas être une méthode qui pourrait être prochainement envisageable pour établir la partition de l'océan Arctique dans son ensemble. En effet, une réunion au Groenland des cinq États qui bordent l'océan (Canada, Danemark, États-Unis, Norvège et Russie) a permis de confirmer que les règles du droit international prévalent également dans cette portion du globe<sup>408</sup>.

Depuis 2003, le Canada est rattaché à l'UNCLOS. Cependant, la ratification de la Convention ne signifie pas que les autorités canadiennes sont tenues de focaliser sur toutes ses dispositions. Elles peuvent choisir l'angle de leur plaidoyer, qui, dans bien des cas, pourrait devenir déterminant. Des arguments peuvent être pertinents à une certaine époque et ne plus l'être à une autre. L'article 234 en est un exemple. Les autorités canadiennes ont insisté pour qu'un volet similaire à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* soit retenu dans l'UNCLOS pour donner davantage de poids à leurs revendications arctiques<sup>409</sup>. D'ailleurs, cette loi canadienne semble avoir été le référent de base pour faire la démonstration que ces types de territoire devaient être protégés par des mesures spéciales<sup>410</sup>. En somme, la difficulté de discerner la terre et la mer à plusieurs endroits dans l'Arctique confirme que cet article avait sa place dans la Convention<sup>411</sup>. Même au cours des années 1990, l'article

---

<sup>407</sup> Pharand, In Dosman et al., p. 150. Figure 1.3.

<sup>408</sup> « Pourparlers en cours sur la souveraineté dans l'Arctique », *Cyberpresse.ca*, 28 mai 2008.

<sup>409</sup> L. T. Rasmussen, « Greenlandic and Danish Attitudes to Canadian Arctic Shipping », In Griffiths et al., p. 154; Canada, Lois du Parlement du Canada : Appendice B. Le Canada s'est prévalu de l'article 298 (p. 118) de l'UNCLOS au moment de sa ratification. Cet article stipule qu'un État peut décider de ne pas être rattaché aux articles 15 (p. 10), 74 (p. 34), 83 (p. 37-38). Le Canada ne voulait pas que ces dispositions entrent en contradiction avec ses revendications historiques : Nations Unies, *Convention sur le droit de la mer*; Nations Unies, Division des affaires maritimes et du droit de la mer, *Déclaration du Canada*, 7 novembre 2003 : Appendice F; Pharand, « Arctic Waters and Northwest Passage », p. 5.

<sup>410</sup> McRae, In Griffiths et al., p. 114; McRae, « What is at Stake? », p. 9.

<sup>411</sup> Osherenko et Young, p. 266.



234 paraissait être un compromis raisonnable à suivre pour certains stratégies. Car le Canada aurait un contrôle supplémentaire dans l'Arctique, et les États-Unis ne seraient pas tenus de modifier leur position<sup>412</sup>. Cependant, il faut comprendre que cette disposition ne sera plus profitable au Canada dès le moment où la glace aura fondu<sup>413</sup>. Aussi, certains jugements internationaux en matière de souveraineté qui pourraient être utiles au Canada lui seraient également nuisibles à d'autres égards. L'affaire du Groenland oriental en est un exemple. Au cours de cette cause, le tribunal a déterminé qu'un État n'est pas tenu de surveiller en tout temps et en tout lieu ses territoires dont les conditions géographiques sont difficiles, s'il n'est pas nécessaire de le faire. Malgré cela, les juges internationaux pourraient inversement appliquer ce raisonnement dans le cas d'un passage international. C'est-à-dire qu'ils pourraient permettre qu'un détroit devienne un passage international même s'il n'a pas reçu un nombre « important » de traversées, comparable à celui du détroit de Corfou<sup>414</sup>.

De nos jours, les responsables américains semblent esquiver le plus possible la question de la souveraineté du passage du Nord-Ouest. Ils répondent de façon évasive et détournée aux soucis canadiens. Les spécialistes américains de l'Arctique évoquent à l'unisson que la coopération représente l'enjeu du moment et que la question de la souveraineté ne devrait pas être mise à l'avant-scène<sup>415</sup>. Pourtant les deux notions ne nous paraissent pas contradictoires. Alors, pourquoi les Américains n'abordent-ils pas le sujet de la souveraineté? Serait-ce pour cacher le plus longtemps possible leurs véritables intentions dans l'Arctique canadien? Est-ce que l'internationalisation du

---

<sup>412</sup> Canada, Affaires étrangères; Griffiths, « Beyond the Arctic Sublime », In Griffiths et al., p. 250.

<sup>413</sup> McRae, « What is at Stake? », p. 19.

<sup>414</sup> Pharand, « Assurer la souveraineté canadienne », p. A7; Cour internationale de justice, *Affaire du détroit de Corfou*, p. 29; Cour permanente de justice internationale, p. 27, 46.

<sup>415</sup> United States, Department of State, « Montreal Conference Experts Discuss U.S. Policy in the Arctic », *USINFO*, (Montréal, 17-20 avril 2007), 2007.

passage du Nord-Ouest ne représenterait que la première phase d'un projet nettement plus vaste? La découverte de nombreuses richesses naturelles au cours du XX<sup>e</sup> siècle pourrait fournir une partie de l'explication et surtout légitimer la crainte du gouvernement canadien face à la fragilité de sa souveraineté<sup>416</sup>. Actuellement, l'Union européenne et les États-Unis prônent l'internationalisation du passage du Nord-Ouest avec une énergie peu convaincante... L'ouverture d'un passage bénéfique n'est pas encore imminente<sup>417</sup>. Comme nous l'avons vu à travers les différents jugements maritimes, l'inaction n'est pas la bonne façon de procéder lorsque l'on s'oppose à une revendication territoriale. Les États ne doivent pas attendre le moment opportun pour agir, car ils risqueraient alors de tomber dans une sorte de reconnaissance passive.

---

<sup>416</sup> S. Arnold et S. Roussel, « Veillée d'armes sur l'Arctique », *La Presse* (Montréal), 16 août 2007, p. A19; Lavoie, p. A3; Perreault, « Pied de nez au Canada », p. A2-A3.

<sup>417</sup> Huebert, p. 96.

## CONCLUSION

La fonte des glaces dans le Nord a fait surgir l'enjeu de la souveraineté canadienne sur le territoire de l'archipel Arctique. L'accès au passage du Nord-Ouest sur une base régulière permettrait aux entreprises et aux États d'utiliser une route maritime avantageuse. En effet, ces derniers feraient des économies de temps et d'argent considérables. Dans ce travail, nous avons vu que la souveraineté sur les eaux exige initialement la souveraineté sur le territoire terrestre environnant. Pour ce qui est de cette dernière, il appert que le Canada bénéficie d'un acquiescement général. Néanmoins, il a tout de même fallu consulter des jugements internationaux (affaires de l'île de Palmas et du Groenland oriental) pour vérifier ce principe. Certaines failles relatives au contrôle effectif et aux lois concernant le territoire terrestre pourraient servir de plaidoyer en faveur d'une internationalisation du passage du Nord-Ouest. De plus, il est probable que certains États chercheront des faiblesses de gestion au moment où les richesses naturelles dans l'Arctique deviendront davantage accessibles.

En 1925, le Canada a régularisé la présence étrangère sur ses terres et sur ses eaux dans l'Arctique avec l'amendement de la *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest*. Avant, les expéditions de Bernier et de Stefansson avaient également permis de renforcer les revendications canadiennes. Il y avait eu une démonstration d'un contrôle effectif dans l'archipel Arctique. Néanmoins, la période de la Guerre froide a remis à l'ordre du jour le sujet de la sécurisation de la région pour le Canada, non seulement face à la menace soviétique, mais également face aux Américains qui tentaient de contrer la menace nucléaire et idéologique soviétique sur son sol. À cette époque, le Canada aurait pu perdre sa souveraineté sur une partie de son territoire terrestre dans l'Arctique au profit des États-Unis, et ce, principalement au cours des années 1950. Le fait que certaines îles n'avaient presque jamais été visitées par les Canadiens et que les Américains s'y trouvaient en nombre considérable laissait

entrevoir cette possibilité. Cependant, à aucune occasion, ces derniers n'ont tenté de déposséder le Canada de son territoire. D'ailleurs, ils étaient soumis à des ententes qui les obligeaient à respecter en tout point sa souveraineté. Les traversées de navires américains qui ont servi au transport de marchandise dans l'archipel Arctique étaient également régularisées (notamment lors la construction de la ligne DEW). Malgré cela, la précarité de la souveraineté du Canada sur ses eaux s'est tout de même confirmée lors des traversées du pétrolier américain *Manhattan* en 1969. Le gouvernement n'avait pas donné son plein accord afin que ce navire franchisse ses eaux. À la suite de cet événement, les autorités canadiennes ont implanté des mesures légales pour renforcer la souveraineté du pays. Le territoire maritime a été élargi de 3 à 12 milles des côtes sur tout le long du littoral canadien. Il y a eu aussi la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* qui a créé une zone de protection à 100 milles des côtes au nord du 60° de latitude nord. Cette disposition a permis de contrôler les navires qui pouvaient représenter une menace à l'environnement. De plus, les déclarations des autorités sont devenues de plus en plus appuyées et incisives à partir de ce moment. Le Canada voulait rappeler qu'il détenait un droit total sur ces eaux. Malgré tout, un autre incident s'est produit : en 1985, le brise-glace américain *Polar Sea* a aussi traversé le passage du Nord-Ouest sans être régularisé. En plus de ne pas avoir demandé la permission pour entrer dans les eaux archipélagiques, le navire n'a pas bénéficié d'une escorte navale canadienne, contrairement au pétrolier *Manhattan*. Avec diligence, les autorités canadiennes ont décidé d'entourer les eaux de l'archipel Arctique par des lignes de base droites afin d'éviter que des traversées non régularisées se reproduisent. L'implantation de ces lignes peuvent être démontrées par des critères tant géographiques qu'historiques, corrélativement avec l'affaire des Pêcheries. Le Canada a décidé d'agir ainsi même s'il a toujours considéré et présenté ses eaux archipélagiques comme étant un plan d'eau intérieur sur une base historique. Plusieurs points démontrent que le Canada n'a pas perdu le contrôle sur son passage lors des rares occasions où des navires ont défié sa souveraineté. Il a renforcé ses mesures légales avec empressement et rappelé aux

autres États qu'il était souverain sur les eaux archipélagiques et sur le passage du Nord-Ouest, et qu'il comptait le demeurer. Avant même les passages du *Manhattan* et celui du *Polar Sea*, le Canada a mentionné aux États-Unis que ces navires devaient être pleinement régularisés. C'est-à-dire qu'une demande de permission était requise. Cette préoccupation montre donc que le Canada tenait à sa souveraineté dans la région. En définitive, le fait que quelques dizaines de navires ont franchi le passage du Nord-Ouest n'est pas suffisant pour convaincre que celui-ci est une route maritime importante et qu'il a été utilisé de manière profitable de longue date. En somme, les principes établis dans l'affaire de Corfou ne sauraient être d'aucune utilité pour faire reconnaître le passage du Nord-Ouest comme un passage international.

Dans les jugements internationaux rendus en matière de souveraineté, tous les efforts comptent (même la pose d'un drapeau). De ce fait, l'initiative d'un changement de nom pourrait également représenter un acte de souveraineté. L'appellation « eaux internes canadiennes<sup>418</sup> » utilisée par les Forces armées canadiennes à partir de 2006 pour évoquer le passage du Nord-Ouest n'est donc pas négligeable. Le Canada semble avoir tenu compte de ces détails mieux que quiconque et à toutes les époques, même si la présence de forces de sécurisation dans l'archipel Arctique n'a pas été régulièrement suffisante. Autant sur les eaux que sur la terre, les États-Unis n'ont jamais promulgué, dans le Nord, de lois qui auraient pu laisser croire qu'ils ne reconnaissaient pas la souveraineté canadienne. Ils n'ont jamais revendiqué d'îles de l'archipel Arctique et ils ne sont jamais venus en aide à la population locale. De plus, chaque fois que l'armée américaine y a effectué des opérations, le Canada a autorisé et régularisé sa présence.

La théorie des secteurs est venue renforcer dans une certaine mesure la souveraineté du Canada dans l'archipel Arctique. Le Canada a mis presque la même

---

<sup>418</sup> Perreault, « Pied de nez au Canada », p. A2.

énergie à sécuriser les eaux de son secteur et ses eaux archipélagiques. Cependant, il serait surprenant que les bases de cette théorie soient suivies dans les années à venir. Sous quels motifs les États qui entourent les eaux arctiques pourraient-ils justifier le droit de se partager un océan tout entier? Les règles internationales du 200 milles et du plateau territorial indiquent les frontières absolues qu'un État peut légitimement revendiquer. L'Accord sur la coopération de 1988, conclu après le passage du *Polar Sea* dans l'Arctique, permet au Canada une assise réelle sur ses eaux archipélagiques mais sans qu'elle soit approuvée de quelque façon. Néanmoins, cet accord renforce la position du Canada en éloignant du même coup les prétentions des autres États. En l'acceptant, les Américains ont reconnu indirectement un droit quelconque des Canadiens sur les eaux archipélagiques. Tout cela a un impact considérable, puisque ce sont les États-Unis qui semblent convoiter le plus le passage du Nord-Ouest. Rappelons que cet accord, signé il y a plus de vingt ans, est toujours en vigueur. Sa longévité renforce inévitablement la souveraineté du Canada sur la région.

Un nouvel accord de coopération devrait-il être formulé au point de satisfaire pleinement la demande américaine, celle de pouvoir inconditionnellement traverser le passage du Nord-Ouest? Mais, est-ce cela la souveraineté? Le Canada sait pertinemment que la reconnaissance de la souveraineté par les États-Unis aurait un poids considérable à l'échelle planétaire. Cependant, « aussi longtemps que des opinions juridiques différentes persistent, le conflit plutôt que la coopération sera à l'ordre du jour dans les relations canado-américaines concernant l'Arctique.<sup>419</sup> » La menace américaine n'est toutefois pas la seule à considérer. De nos jours, la menace terroriste devrait interpeller les différents gouvernements canadiens dans la façon de traiter le dossier du passage du Nord-Ouest. Le brigadier-général, Christian Barabé, mentionne que l'époque où l'Union soviétique représentait un danger dans l'Arctique est révolue : « [C]e sont des (*sic*) serpents terroristes [...] que nous devons avoir à

---

<sup>419</sup> Lenarcic et Reford, In Dosman et al., p. 173 : trad. libre.

l'œil.<sup>420</sup> » Le passage du Nord-Ouest est désormais perçu comme une route hautement stratégique pour le commerce maritime international. Par conséquent, le Canada se retrouve à un tournant : s'il affaiblit ses revendications maritimes dans l'Arctique, il entrouvrira la porte à d'autres États qui voudront éventuellement aller siphonner ses richesses naturelles. Peu importe la stratégie déployée, il devra donner l'impression qu'il décide lui-même de son sort. Le pire scénario pour le Canada serait qu'au moment de l'ouverture du passage du Nord-Ouest les infrastructures navales soient insuffisantes et qu'elles se construisent à l'initiative d'autres États. Dans ce cas, le passage pourrait devenir international par la force des choses. Tout compte fait, les autorités gouvernementales canadiennes seront toujours dans l'obligation de protéger les eaux archipélagiques d'une quelconque manière afin d'y maintenir leur souveraineté. Elles devront donc être militairement capables d'empêcher l'accès à un navire indésirable le cas échéant. La Russie accepte que le Canada ait le plein contrôle sur ses eaux archipélagiques et sur son passage. Évidemment, elle veut que les autres États fassent de même en ce qui concerne son passage arctique (le passage du Nord-Est). En ce sens, la Russie n'a aucun avantage à voir le Canada délaissé sa position ferme dans l'Arctique.

Le point tournant de notre travail concerne le passage du brise-glace américain *Polar Sea* dans les eaux canadiennes en 1985, étant donné qu'il ne semble pas y avoir eu d'événements aussi déstabilisants concernant la souveraineté du Canada sur les eaux de l'archipel Arctique. Le Canada a renforcé sa mainmise à la suite de cet événement. C'est-à-dire au moment où il a entouré son archipel par des lignes de base droites et à la suite de la signature de l'Accord de coopération. La reconnaissance formelle des États-Unis en ce qui concerne la souveraineté canadienne sur les eaux arctiques n'est donc plus indispensable pour le Canada. L'acquiescement passif est un élément satisfaisant en droit international. Finalement,

---

<sup>420</sup> C. Barabé, brigadier-général dans les Forces armées canadiennes, cité dans Chrétien.

nous croyons qu'il y a différentes possibilités de recherche intéressantes quant à la souveraineté du Canada dans l'Arctique. Un chercheur pourrait essayer de comprendre si les autorités canadiennes orientent actuellement leurs efforts de manière appropriée pour l'assurer. Inévitablement, l'ouverture du passage du Nord-Ouest provoquera une pression plus forte des États et des entreprises étrangères dans les années à venir. Les efforts du Canada devront sans cesse être calibrés proportionnellement à l'intensité des velléités extérieures s'il veut continuer de prétendre qu'il est souverain dans l'archipel Arctique. Une gestion défailante pourrait l'amener à perdre son accès direct au pôle Nord et à ne plus être l'homologue géographique de la Russie dans l'Arctique.



*Note : La convention ci-jointe fait partie d'un ensemble de dispositions prises en 1958 afin de standardiser les eaux à travers le monde. Elle est une des bases importantes du droit de la mer actuel en droit conventionnel autant que coutumier. Nous avons retenu dans ce mémoire uniquement les dispositions qui étaient (potentiellement) applicables au Canada pour la détermination du statut de l'archipel Arctique à une certaine époque.*

## APPENDICE A

### CONVENTION SUR LA MER TERRITORIALE ET LA ZONE CONTIGUË (UNCTS)

[Signée à Genève le 29 avril 1958]

[Entrée en vigueur le 10 septembre 1964]

-En partie-

#### PREMIÈRE PARTIE. MER TERRITORIALE

##### Section II. Limites de la mer territoriale

###### *Article 4*

1. Dans les régions où la ligne côtière présente de profondes échancrures et indentations, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut être adoptée pour le tracé de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.
2. Le tracé de ces lignes de base ne doit pas s'écarter de façon appréciable de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà de ces lignes doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures.

3. Les lignes de base ne sont pas tirées vers ou à partir des éminences découvertes à marée basse, à moins que des phares ou des installations similaires se trouvant en permanence au-dessus du niveau de la mer n'aient été construits sur ces éminences.
4. Dans les cas où la méthode des lignes de base droites s'applique conformément aux dispositions du paragraphe 1, il peut être tenu compte, pour la détermination de certaines lignes de base, des intérêts économiques propres à la région considérée et dont la réalité et l'importance sont clairement attestées par un long usage.
5. Le système des lignes de base droites ne peut être appliqué par un Etat de manière à couper de la haute mer la mer territoriale d'un autre Etat.
6. L'Etat riverain doit indiquer clairement les lignes de base droites sur des cartes marines, en assurant à celles-ci une publicité suffisante.

#### *Article 5*

1. Les eaux situées du côté de la ligne de base de la mer territoriale qui fait face à la terre font partie des eaux intérieures de l'Etat.
2. Lorsque l'établissement d'une ligne de base droite conforme à l'article 4 a pour effet d'englober comme eaux intérieures des zones qui étaient précédemment considérées comme faisant partie de la mer territoriale ou de la haute mer, le droit de passage inoffensif prévu aux articles 14 à 23 s'applique à ces eaux.

### **Section III. Droits de passage inoffensif**

#### ***Sous-Section A. Règles applicables à tous les navires***

#### *Article 14*

1. Sous réserve des dispositions des présents articles, les navires de tous les Etats, riverains ou non de la mer, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.

2. Le passage est le fait de naviguer dans la mer territoriale, soit pour la traverser sans entrer dans les eaux intérieures, soit pour se rendre dans les eaux intérieures, soit pour prendre le large en venant des eaux intérieures.
3. Le passage comprend le droit de stoppage et de mouillage, mais seulement dans la mesure où l'arrêt ou le mouillage constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent au navire en état de relâche forcée ou de détresse.
4. Le passage est inoffensif tant qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat riverain. Ce passage doit s'effectuer en conformité des présents articles et des autres règles du droit international.
5. Le passage des bateaux de pêche étrangers n'est pas considéré comme inoffensif si ces bateaux ne se conforment pas aux lois et règlements que l'Etat riverain peut édicter et publier en vue de leur interdire la pêche dans la mer territoriale.
6. Les navires sous-marins sont tenus de passer en surface et d'arborer leur pavillon.

#### *Article 15*

1. L'Etat riverain ne doit pas entraver le passage inoffensif dans la mer territoriale.
2. L'Etat riverain est tenu de faire connaître de façon appropriée tous les dangers dont il a connaissance, qui menacent la navigation dans sa mer territoriale.

#### *Article 16*

1. L'Etat riverain peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif.
2. En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures, l'Etat riverain a également le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans lesdites eaux.
3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, l'Etat riverain peut, sans établir de discrimination entre les navires étrangers, suspendre temporairement, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, l'exercice du droit de passage inoffensif de navires

étrangers si cette suspension est indispensable pour la protection de sa sécurité. La suspension ne prendra effet qu'après avoir été dûment publiée.

4. Le passage inoffensif des navires étrangers ne peut être suspendu dans les détroits qui, mettant en communication une partie de la haute mer avec une autre partie de la haute mer ou avec la mer territoriale d'un Etat étranger, servent à la navigation internationale.

#### *Article 17*

Les navires étrangers qui exercent le droit de passage inoffensif doivent se conformer aux lois et règlements édictés par l'Etat riverain en conformité avec les présents articles et les autres règles du droit international et, en particulier, aux lois et règlements concernant les transports et la navigation.

#### *Sous-Section B. Règles applicables aux navires de commerce*

#### *Article 18*

1. Il ne peut être perçu de taxes sur les navires étrangers à raison de leur simple passage dans la mer territoriale.
2. Des taxes ne peuvent être perçues sur un navire étranger passant dans la mer territoriale qu'en rémunération de services déterminés rendus à ce navire. Ces taxes sont perçues sans discrimination.

#### *Article 19*

1. La juridiction pénale de l'Etat riverain ne devrait pas être exercée à bord d'un navire étranger passant dans la mer territoriale, pour l'arrestation d'une personne ou l'exécution d'actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise à bord de ce navire lors du passage, sauf dans l'un ou l'autre des cas ci-après :
  - a) Si les conséquences de l'infraction s'étendent à l'Etat riverain;

b) Si l'infraction est de nature à troubler la paix publique du pays ou le bon ordre dans la mer territoriale;

c) Si l'assistance des autorités locales a été demandée par le capitaine du navire ou par le consul de l'Etat dont le navire bat pavillon; ou

d) Si ces mesures sont nécessaires pour la répression du trafic illicite des stupéfiants.

2. Les dispositions ci-dessus ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre toutes mesures autorisées par sa législation en vue de procéder à des arrestations ou à des actes d'instruction à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

3. Dans les cas prévus aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Etat riverain doit, si le capitaine le demande, aviser l'autorité consulaire de l'Etat du pavillon avant de prendre des mesures quelconques, et faciliter le contact entre cette autorité et l'équipage du navire. En cas de nécessité urgente, cette notification peut être faite pendant que les mesures sont en cours d'exécution.

4. En examinant si l'arrestation doit être faite, et de quelle façon, l'autorité locale doit tenir compte des intérêts de la navigation.

5. L'Etat riverain ne peut prendre aucune mesure à bord d'un navire étranger qui passe dans la mer territoriale, en vue de procéder à une arrestation ou à des actes d'instruction à raison d'une infraction pénale commise avant l'entrée du navire dans la mer territoriale, si le navire, en provenance d'un port étranger, ne fait que passer dans la mer territoriale, sans entrer dans les eaux intérieures.

#### *Article 20*

1. L'Etat riverain ne devrait ni arrêter ni dérouter un navire étranger passant dans la mer territoriale pour l'exercice de la juridiction civile à l'égard d'une personne se trouvant à bord.

2. L'Etat riverain ne peut pratiquer, à l'égard de ce navire, de mesures d'exécution ou de mesures conservatoires en matière civile que si ces mesures sont prises à raison

d'obligations assumées ou de responsabilités encourues par ledit navire au cours ou en vue de la navigation lors de ce passage dans les eaux de l'Etat riverain.

3. Les dispositions du paragraphe précédent ne portent pas atteinte au droit de l'Etat riverain de prendre les mesures d'exécution ou les mesures conservatoires en matière civile que peut autoriser sa législation, à l'égard d'un navire étranger qui stationne dans la mer territoriale, ou qui passe dans la mer territoriale en provenance des eaux intérieures.

### ***Sous-Section C. Règles applicables aux navires d'Etat autres que les navires de guerre***

#### *Article 21*

Les règles prévues aux sous-sections A et B s'appliquent également aux navires d'Etat affectés à des fins commerciales.

#### *Article 22*

1. Les règles prévues à la sous-section A et à l'article 18 s'appliquent aux navires d'Etat affectés à des fins non commerciales.

2. A l'exception des dispositions auxquelles se réfère le paragraphe précédent, aucune disposition des présents articles ne porte atteinte aux immunités dont jouissent ces navires en vertu desdits articles ou des autres règles du droit international.

### ***Sous-Section D. Règles applicables aux navires de guerre***

#### *Article 23*

En cas d'inobservation par un navire de guerre des règles de l'Etat riverain sur le passage dans la mer territoriale, et faute par ce navire de tenir compte de l'invitation qui lui serait adressée de s'y conformer, l'Etat riverain peut exiger la sortie du navire hors de la mer territoriale.

*Note : L'incursion indésirable du pétrolier américain Manhattan dans les eaux canadiennes en 1969 a été à la base de la loi suivante (retranscription complète). On peut y voir les différents paramètres de protection que le Canada voulait couvrir pour éviter à nouveau l'entrée d'un navire étranger dans les eaux qu'il considérerait siennes. La Loi de 1970 montre aussi l'empressement que les autorités canadiennes ont manifesté afin de mieux soutenir et définir leurs prétentions dans le Nord.*

## APPENDICE B

### *LOI SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES ZONES DES EAUX ARCTIQUES CONTIGUËS AU CONTINENT ET AUX ÎLES DE L'ARCTIQUE CANADIEN*

[SANCTIONNÉE LE 26 JUIN 1970]

Considérant que le Parlement reconnaît que des événements récents se rattachant à l'exploitation des ressources naturelles des zones arctiques, notamment les ressources naturelles de l'Arctique canadien, et au transport de ces ressources sur les marchés mondiaux sont, en puissance, de la plus haute importance pour le commerce international et pour l'économie du Canada, en particulier;

Et considérant que le Parlement a, en même temps, conscience et est déterminé à s'acquitter de son obligation de veiller à ce que les ressources naturelles de l'Arctique canadien soient mises en valeur et exploitées et à ce que les eaux arctiques contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien ne soient ouvertes à la navigation que d'une façon qui tienne compte de la responsabilité du Canada quant au bien-être des Esquimaux et des autres habitants de l'Arctique canadien et quant à la conservation de l'équilibre écologique particulier qui existe actuellement dans les zones que forment les eaux, les glaces et les terres de l'Arctique canadien;

A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète:

### TITRE ABRÉGÉ

1. La présente loi peut être citée sous le titre: *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

### INTERPRÉTATION

2. Dans la présente loi,

- a) « analyste » signifie une personne désignée à titre d'analyste en application de la *Loi sur les ressources en eau du Canada* et de la *Loi sur les eaux intérieures du Nord*;
- b) « brise-glace » désigne un navire spécialement conçu et construit aux fins d'aider au passage des autres navires à travers les glaces;
- c) « propriétaire », relativement à un navire, comprend une personne ayant, à l'époque considérée, soit aux termes de la loi, soit aux termes d'un contrat, les mêmes droits que le propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l'usage de ce navire;
- d) « pilote » désigne une personne brevetée à titre de pilote en application de la *Loi sur la marine marchande du Canada*;
- e) « fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution » signifie une personne désignée à titre de fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution en application de l'article 14;
- f) « navire » comprend toute espèce de bâtiment ou bateau utilisé ou conçu pour la navigation indépendamment de son mode de propulsion ou même s'il n'en a pas;



g) « zone de contrôle de la sécurité de la navigation » signifie une zone à l'intérieur des eaux arctiques désignée par décret du gouverneur en conseil pris en vertu de l'article 11; et

h) « déchet » désigne

(i) une substance qui, si elle était ajoutée à des eaux, dégraderait ou modifierait ou contribuerait à dégrader ou modifier la qualité de ces eaux dans une mesure telle que leur utilisation par l'homme ou par des animaux, des poissons ou des plantes utiles à l'homme en serait affectée, et

(ii) toute eau qui contient une substance en une quantité ou concentration telle, ou qui, à partir de son état naturel a été traitée, transformée ou modifiée par la chaleur ou d'autres moyens d'une façon telle que si elle était ajoutée à des eaux, elle dégraderait ou modifierait ou contribuerait à dégrader ou à modifier la qualité de ces eaux dans une mesure telle que leur utilisation par l'homme ou par des animaux, des poissons ou des plantes utiles à l'homme en serait affectée

et, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, comprend tout ce qui, aux fins de la *Loi sur les ressources en eau du Canada*, est censé être un déchet.

#### APPLICATION DE LA LOI

3. (1) Sauf disposition contraire, la présente loi s'applique aux eaux, (dans la présente loi appelées « eaux arctiques ») contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien à l'intérieur de la zone délimitée par le soixantième parallèle de latitude nord, le cent quarante et unième méridien de longitude et une ligne en mer dont chaque point se trouve à une distance de cent milles marins de la plus proche terre canadienne; avec cette restriction que, dans la zone sise entre les îles de l'Arctique canadien et le Groenland, là où la ligne d'équidistance entre les îles de l'Arctique canadien et le Groenland, est à moins de cent milles marins de la plus proche terre canadienne, cette ligne d'équidistance sera substituée à la ligne en mer dont chaque point se trouve à cent milles marins de la plus proche terre canadienne.

(2) Pour plus de certitude, l'expression « eaux arctiques », dans la présente loi, comprend toutes les eaux visées au paragraphe (1) et, alors que la présente loi s'applique à toute personne visée à l'alinéa *a*) du paragraphe (1) de l'article 6 ou à son égard, comprend toutes les eaux qui leur sont contiguës au nord du soixantième parallèle de latitude nord couvrant les zones sous-marines des richesses naturelles desquelles Sa Majesté du chef du Canada a le droit de disposer ou celui de les exploiter, que les eaux ainsi visées ou de telles eaux contiguës soient gelées ou non, mais ne comprend pas les eaux intérieures qui sont enfermées dans les terres.

### DÉPÔT DE DÉCHETS

4. (1) Sauf dans la mesure où l'autorisent les règlements établis en vertu du présent article, aucune personne ni aucun navire ne doit déposer ni permettre de déposer des déchets d'aucune sorte dans les eaux arctiques ni en aucun endroit sur le continent ou les îles de l'Arctique canadien dans des conditions telles que ces déchets ou tout autre déchet résultant du dépôt puissent atteindre les eaux arctiques.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au dépôt de déchets dans des eaux qui font partie d'une zone de gestion qualitative des eaux désignée en application de la *Loi sur les ressources en eau du Canada*, s'il s'agit d'un dépôt qui, étant donné le genre et la quantité des déchets déposés et les conditions dans lesquelles ils sont déposés, est autorisé par des règlements établis par le gouverneur en conseil en vertu de l'alinéa *a*) du paragraphe (2) de l'article 16 de cette loi relativement à cette zone de gestion qualitative des eaux.

(3) Le gouverneur en conseil peut établir, aux fins du présent article, des règlements prescrivant la nature et la quantité des déchets, le cas échéant, qui peuvent être déposés par une personne ou un navire dans les eaux arctiques ou en tout endroit sur le continent ou les îles de l'Arctique canadien, dans des conditions telles que ces

déchets ou tout autre déchet résultant du dépôt peuvent atteindre les eaux arctiques et prescrivant les conditions dans lesquelles ces déchets peuvent être déposés.

5. (1) Quiconque

*a)* a déposé des déchets en violation du paragraphe (1) de l'article 4, ou

*b)* entreprend sur le continent ou les îles de l'Arctique canadien ou dans les eaux arctiques une opération qui, du fait d'un accident ou de tout autre événement, menace de provoquer un dépôt de déchets visé à ce paragraphe, dont la nature, la quantité et les conditions seraient autres que celles prescrites par les règlements établis en vertu de cet article,

doit immédiatement signaler le dépôt de déchets, l'accident ou autre événement à un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, au lieu et de la manière que peut prescrire le gouverneur en conseil.

(2) Le capitaine de tout navire qui a déposé des déchets en violation du paragraphe (1) de l'article 4 ou qui est en détresse et qui, pour cette raison, menace de provoquer un dépôt de déchets visé à ce paragraphe dont la nature, la quantité et les conditions seraient autres que celles prescrites par les règlements établis en vertu de cet article doit immédiatement signaler le dépôt de déchets ou l'état de détresse à un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, au lieu et de la manière que peut prescrire le gouverneur en conseil.

6. (1) Les personnes suivantes, savoir:

*a)* toute personne qui s'occupe de prospection, de mise en valeur ou d'exploitation d'une ressource naturelle sur toute terre contiguë aux eaux arctiques ou dans toute zone sous-marine des eaux arctiques,

*b)* toute personne qui entreprend une opération sur le continent ou les îles de l'Arctique canadien ou dans les eaux arctiques; et

- c)* le propriétaire de tout navire qui navigue dans les eaux arctiques et le ou les propriétaires de la cargaison d'un tel navire, sont respectivement responsables et, s'il s'agit du propriétaire d'un navire et du ou des propriétaires de sa cargaison, sont solidairement responsables jusqu'à concurrence du montant déterminé de la manière prévue par les règlements établis en vertu de l'article 9 quant à l'activité ou à l'opération ainsi poursuivie ou quant à ce navire, selon le cas,
- d)* de tous les frais et dépenses directs et indirects relatifs à des mesures visées au paragraphe (2) et prises sur les directives du gouverneur en conseil, et
- e)* de l'intégralité de la perte ou des dommages réels subis par d'autres personnes, résultant d'un dépôt de déchets visé au paragraphe (1) de l'article 4 qui est dû à cette activité, cette opération ou ce navire, ou leur est autrement attribuable, selon le cas.

(2) Lorsque le gouverneur en conseil ordonne que des mesures soient prises par Sa Majesté du chef du Canada ou pour son compte en vue de redresser la situation qui résulte d'un dépôt de déchets visé au paragraphe (1) ou d'y remédier ou en vue de réduire ou d'atténuer tout dommage causé à la vie ou aux biens ou toute destruction de ceux-ci qui résultent ou risquent normalement de résulter de ce dépôt de déchets, les frais et dépenses directs ou indirects relatifs à ces mesures, pour autant que l'on puisse établir qu'ils ont été normalement encourus dans les circonstances, peuvent, sous réserve du présent article, être recouvrés par Sa Majesté du chef du Canada sur la ou les personnes visées aux alinéas *a)*, *b)* ou *c)* de ce paragraphe, en même temps que les frais des poursuites intentées ou engagées à cette fin au nom de Sa Majesté.

(3) Toutes les réclamations en application du présent article contre une ou des personnes visées aux alinéas *a)*, *b)* ou *c)* du paragraphe (1) peuvent être portées en justice pour recouvrement devant tout tribunal compétent au Canada; et toutes les réclamations prendront rang premièrement en faveur des personnes qui ont subi des pertes ou dommages réels visés à l'alinéa *e)* du paragraphe (1) (qui déclare que les

réclamations viennent toutes au même rang) et deuxièmement, pour subvenir aux frais et dépenses visés au paragraphe (2), jusqu'à concurrence du montant déterminé de la manière prévue par les règlements établis en vertu de l'article 9, quant à l'activité ou à l'opération poursuivie par la ou les personnes contre lesquelles les réclamations sont faites ou quant au navire dont une de ces personnes est propriétaire ou de la cargaison duquel une de ces personnes est propriétaire, en tout ou partie.

(4) Aucune procédure relative à une réclamation en application du présent article ne doit être intentée après deux années à compter du moment où le dépôt de déchets ayant motivé les procédures engagées est intervenu ou est intervenu pour la première fois, selon le cas, ou à compter du moment où on aurait pu raisonnablement s'attendre à ce qu'il soit connu de ceux qui en ont été affectés.

7. (1) La responsabilité de toute personne en application de l'article 6 est une responsabilité absolue, et non subordonnée à la preuve d'une faute ou d'une négligence, avec cette restriction qu'aucune personne n'est responsable, en application de cet article, des frais, dépenses, pertes ou dommages réels encourus par une autre personne dont la conduite a provoqué un dépôt de déchets visé au paragraphe (1) de cet article, ou dont la conduite a contribué à un tel dépôt, dans la mesure où sa conduite y a contribué, et rien dans la présente loi ne doit être interprété comme limitant ou restreignant tout droit de recours ou droit à une indemnité qu'une personne responsable en application de l'article 6 peut avoir contre une autre personne.

(2) Aux fins du paragraphe (1), lorsqu'il est fait mention de la conduite d'une « autre personne », cela s'entend d'un acte ou d'une omission dommageable imputable à cette autre personne ou à toute personne dont cette autre personne répond légalement.

(3) Nonobstant toute disposition de la présente loi, aucune personne n'est responsable, en application de l'article 6, soit seule soit solidairement avec une autre ou d'autres personnes, du seul fait qu'elle est le propriétaire de tout ou partie de la cargaison d'un navire, si elle peut établir que la cargaison ou une partie de celle-ci dont elle est le propriétaire est d'une nature telle, ou est d'une nature telle et est transportée en une telle quantité que si cette cargaison et toute autre cargaison de la même nature ou d'une nature similaire qui est transportée par ce navire étaient déposées par ce navire dans une zone des eaux arctiques, le dépôt ne constituerait pas une violation du paragraphe (1) de l'article 4.

8. (1) Le gouverneur en conseil peut exiger

- a)* de toute personne qui s'occupe de prospection, de mise en valeur ou d'exploitation d'une ressource naturelle sur toute terre contiguë aux eaux arctiques ou dans toute zone sous-marine des eaux arctiques;
- b)* de toute personne qui se livre à une opération sur le continent ou les îles de l'Arctique canadien ou dans les eaux arctiques qui entraînera ou aura vraisemblablement pour effet d'entraîner le dépôt de déchets dans les eaux arctiques ou dans un lieu et dans des conditions où ces déchets ou d'autres déchets résultant du dépôt peuvent atteindre les eaux arctiques;
- c)* de toute personne, autre qu'une personne visée à l'alinéa *a)*, qui se propose de construire, modifier ou agrandir sur le continent ou dans les îles de l'Arctique canadien ou dans les eaux arctiques un ou plusieurs ouvrages qui, une fois terminés constitueront tout ou partie d'une opération visée à l'alinéa *b)*, ou
- d)* du propriétaire de tout navire qui se propose de naviguer ou qui navigue à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation spécifiée par le gouverneur en conseil et, sous réserve du paragraphe (3) de l'article 7, du ou des propriétaires de la cargaison d'un tel navire,

de fournir une preuve de leur solvabilité sous forme d'une assurance, d'un cautionnement ou autre forme, qui satisfasse le gouverneur en conseil, d'un montant déterminé de la manière prévue par les règlements établis en vertu de l'article 9.

(2) Preuve de la solvabilité sous la forme d'une assurance ou d'un cautionnement doit être fournie sous une forme qui permette à toute personne ayant droit, en application de l'article 6, de présenter une réclamation contre la personne ou les personnes fournissant cette preuve de solvabilité d'en recouvrer directement le quantum sur le produit de la réalisation de cette assurance ou de ce cautionnement.

9. Le gouverneur en conseil peut établir des règlements aux fins de l'article 6 prescrivant, quant à toute activité ou opération poursuivie par une ou des personnes visées aux alinéas *a*), *b*) ou *c*) du paragraphe (1) de l'article 6, ou quant à tout navire dont une telle personne est le propriétaire ou de la cargaison duquel une telle personne est le propriétaire en tout ou partie, la méthode de détermination de la limite de la responsabilité d'une telle ou de telles personnes en application de cet article, ladite méthode prescrite devant, lorsqu'il s'agit du propriétaire d'un navire et du ou des propriétaires de sa cargaison, tenir compte de la dimension du navire et de la nature et la quantité de la cargaison transportée ou à transporter par le navire.

## PLANS ET DEVIS DES OUVRAGES

10. (1) Le gouverneur en conseil peut exiger de toute personne qui se propose de construire, modifier ou agrandir sur le continent ou sur les îles de l'Arctique canadien ou dans les eaux arctiques un ou plusieurs ouvrages qui, lorsqu'ils seront terminés, constitueront tout ou partie d'une entreprise dont l'exploitation aura ou risquera d'avoir pour résultat le dépôt de déchets de tout genre dans les eaux arctiques ou dans un lieu et dans des conditions où ces déchets ou d'autres déchets résultant de leur dépôt peuvent atteindre les eaux arctiques, qu'elle lui fournisse une copie des plans et

devis, relatifs à l'ouvrage ou aux ouvrages, qui lui permettent de déterminer si le dépôt de déchets qui aura ou risquera d'avoir lieu si la construction, la modification ou l'agrandissement sont réalisés conformément à ces plans et devis constituerait une violation du paragraphe (1) de l'article 4.

(2) Si, après l'examen de plans et devis qui lui sont fournis en vertu du paragraphe (1) et après avoir accordé à la personne qui a fourni ces plans et devis une possibilité raisonnable d'être entendue, le gouverneur en conseil est d'avis que le dépôt de déchets qui aura ou risquera d'avoir lieu si la construction, la modification ou l'agrandissement sont réalisés conformément à ces plans et devis constituerait une violation du paragraphe (1) de l'article 4, il peut, par décret

- a) soit exiger que soient apportés aux plans et devis les changements qu'il estime nécessaires,
- b) soit interdire la réalisation de la construction, de la modification ou de l'agrandissement.

## ZONES DE CONTRÔLE DE LA SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

11. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le gouverneur en conseil peut, par décret, prescrire à titre de zone de contrôle de la sécurité de la navigation toute zone des eaux arctiques spécifiée dans le décret et peut, s'il l'estime nécessaire, modifier une telle zone.

(2) Une copie de chaque décret que le gouverneur en conseil se propose de prendre en vertu du paragraphe (1) doit être publiée dans la *Gazette du Canada*; et aucun décret fondé sur un tel projet de décret ne peut être pris par le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe (1), avant l'expiration d'un délai de soixante jours à partir de la publication du projet dans la *Gazette du Canada*.



12. (1) Le gouverneur en conseil peut établir des règlements applicables aux navires d'une ou plusieurs catégories y spécifiées et faisant défense à tout navire de cette catégorie ou de l'une ou plusieurs de ces catégories de naviguer à l'intérieur de toute zone de contrôle de la sécurité de la navigation y spécifiée

a) à moins que le navire ne satisfasse aux normes prescrites par les règlements ayant trait

(i) à la construction de la coque et de la soute à combustible, notamment à celles relatives à la résistance des matériaux employés, à l'usage de coques doubles et à leur subdivision en compartiments étanches;

(ii) à la construction de la machinerie et de l'équipement ainsi qu'aux aides à la navigation et à l'équipement, électroniques ou non, et à l'équipement de télécommunications devant être à bord de même qu'à leur mode d'entretien et à la fréquence de l'entretien,

(iii) à la nature et à la construction de l'organe de propulsion et des appareils et installations nécessaires à la manœuvre de la barre et à la stabilisation du navire,

(iv) à l'équipage du navire, notamment au nombre des membres du personnel de navigation et de veille qui doivent être à bord et dont la compétence est établie de la manière prescrite par les règlements,

(v) pour tout type de cargaison à transporter, à la quantité maximale qui peut être transportée, à la méthode d'arrimage et à la nature ou au type et à la quantité des fournitures et de l'équipement devant être à bord en vue de redresser toute situation qui peut résulter du dépôt d'une telle cargaison dans les eaux arctiques ou d'y remédier,

(vi) au franc-bord autorisé et au marquage des lignes de charge,

(vii) aux quantités de combustible, d'eau et autres fournitures devant être à bord, et

(viii) aux cartes marines et autres, aux tables des marées et à tous autres documents ou toutes autres publications se rapportant à la navigation dans les eaux arctiques devant être à bord;

- b) Sans l'aide d'un pilote, ou d'un navigateur dont la compétence est établie de la manière prescrite dans les règlements, pour la navigation dans les glaces à tout moment ou pendant la ou les périodes de l'année que spécifient les règlements, le cas échéant, ou sans l'assistance d'un brise-glace d'un genre prescrit par les règlements;
- c) Pendant la ou les périodes de l'année que spécifient les règlements, le cas échéant, ou lorsque règne, dans cette zone, un état des glaces d'un genre spécifié dans les règlements.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par décret, exempter de l'application des règlements établis en vertu du paragraphe (1) un navire ou une catégorie de navires qui est la propriété d'un État souverain autre que le Canada ou que cet État souverain exploite, lorsque le gouverneur en conseil est convaincu que des mesures appropriées ont été prises par cet État souverain ou sous son autorité pour que ce navire réponde aux normes prescrites par les règlements établis en vertu de l'alinéa *a*) du paragraphe (1) ou à des normes essentiellement similaires qui lui seraient autrement applicables à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation, et qu'à tous autres égards, toutes les précautions raisonnables ont été ou seront prises pour réduire le danger de tout dépôt de déchets résultant de la navigation de ce navire à l'intérieur de cette zone de contrôle de la sécurité de la navigation.

(3) Le gouverneur en conseil peut établir des règlements prévoyant la délivrance, au propriétaire ou au capitaine d'un navire qui se propose de naviguer dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation qui y est spécifiée, d'un certificat indiquant, en l'absence de toute preuve contraire, que le navire répond aux normes prescrites par les règlements établis en vertu de l'alinéa *a*) du paragraphe (1) qui lui sont ou lui seraient applicables à l'intérieur de cette zone de contrôle de la sécurité de la navigation et régissant l'utilisation et la portée que peut avoir un tel certificat aux fins de toute disposition de la présente loi.

13. (1) Lorsque le gouverneur en conseil a des raisons de croire qu'un navire qui se trouve dans les eaux arctiques et qui est en détresse, échoué, naufragé, coulé ou abandonné est en train de déposer des déchets ou est vraisemblablement sur le point de déposer des déchets dans les eaux arctiques, il peut faire détruire le navire ou toute cargaison ou objets à bord du navire, si cela est nécessaire, ou le faire enlever, si cela est possible et l'acheminer en un lieu et le faire vendre de la manière qu'il peut ordonner.

(2) Le produit de la vente d'un navire ou de toute cargaison ou de tous autres objets effectuée en application du paragraphe (1), doit être affecté au règlement des dépenses encourues par le gouvernement du Canada en enlevant et en vendant le navire, la cargaison ou les autres objets et tout excédent doit être versé au propriétaire de ce navire, de cette cargaison ou de ces autres objets.

#### FONCTIONNAIRES CHARGÉS DE LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION

14. (1) Le gouverneur en conseil peut désigner toute personne à titre de fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution avec ceux des pouvoirs énoncés aux articles 15 et 23, qui sont indiqués dans son certificat de désignation.

(2) Un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution doit être pourvu d'un certificat de sa désignation spécifiant les pouvoirs énoncés aux articles 15 et 23 qui lui sont conférés, et un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution doit, en exerçant un de ses pouvoirs, produire s'il en est requis, le certificat à toute personne responsable qui est concernée et qui lui demande de le faire.

15. (1) Un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution peut, à tout moment raisonnable,

*a)* entrer dans toute zone, tout lieu ou local (autre qu'un navire, une résidence particulière, ou une partie d'une zone, d'un lieu ou local, autre qu'un navire, qui est conçue pour être utilisée et est utilisée à titre de résidence particulière permanente ou temporaire) occupés par une personne désignée aux alinéas *a)* ou *b)* du paragraphe (1) de l'article 8, lorsqu'il a des raisons de croire

(i) que l'on s'y livre ou on s'y est livré à une activité qui peut produire ou a produit des déchets, ou

(ii) qu'il s'y trouve des déchets

qui peuvent être ou ont été déposés dans les eaux arctiques, ou sur le continent ou les îles de l'Arctique canadien, dans des conditions telles que ces déchets ou tout autre déchet résultant du dépôt peuvent atteindre les eaux arctiques en violation du paragraphe (1) de l'article 4;

*b)* examiner tous déchets qui s'y trouvent en vrac ou ouvrir tout récipient qui s'y trouve s'il a des raisons de croire qu'il contient des déchets et en prélever des échantillons;

*c)* requérir toute personne dans cette zone, ce lieu ou ce local, de produire pour fins d'inspection, ou pour permettre d'en prendre des copies ou extraits, les livres ou autres documents ou pièces concernant toute question pertinente à l'application de la présente loi ou des règlements.

(2) Un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution peut, à tout moment raisonnable,

*a)* entrer dans toute zone, tout lieu ou local (autre qu'un navire, qu'une résidence particulière ou qu'une partie d'une zone, d'un lieu ou local autre qu'un navire, qui est conçue pour être utilisée et est utilisée à titre de résidence particulière ou permanente) où l'on réalise une construction, une modification ou un agrandissement d'un ou plusieurs ouvrages visés à l'article 10; et

*b)* diriger les inspections de l'ouvrage ou des ouvrages que l'on construit, modifie ou agrandit selon qu'il le juge nécessaire en vue de déterminer si l'on se conforme à tous

plans et devis fournis au gouverneur en conseil et à toutes modifications requises par le gouverneur en conseil.

(3) Un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution peut

*a)* monter à bord de tout navire se trouvant dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et y diriger les inspections qui lui permettront de déterminer si le navire satisfait aux normes prévues dans des règlements établis en vertu de l'article 12 et qui lui sont applicables dans cette zone de contrôle de la sécurité de la navigation;

*b)* ordonner à tout navire se trouvant dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation ou près de cette zone, d'en sortir de la manière qu'il peut ordonner, de rester en dehors de cette zone ou de mouiller dans un endroit choisi par lui

(i) s'il soupçonne en se fondant sur des motifs raisonnables que le navire a omis de satisfaire aux normes prévues dans des règlements établis en vertu de l'article 12 qui lui sont ou lui auraient été applicables dans cette zone de contrôle de la sécurité de la navigation,

(ii) si le navire se trouve dans la zone de contrôle de la sécurité de la navigation ou est sur le point d'y entrer, en violation d'un règlement établi en vertu de l'alinéa *b)* ou *c)* du paragraphe (1) de l'article 12, ou

(iii) si, en raison des conditions atmosphériques, de la visibilité, de l'état des glaces ou de la mer, de l'état du navire ou de son équipement ou de la nature ou de l'état de sa cargaison, il est convaincu que cet ordre se justifie dans l'intérêt de la sécurité; et

*c)* lorsqu'il est informé qu'une quantité importante de déchets a été déposée dans les eaux arctiques ou a atteint ces eaux, ou s'il est convaincu en se fondant sur des motifs raisonnables qu'il y a grave et imminent danger que se produise un dépôt important de déchets dans les eaux arctiques,

(i) ordonner à tous les navires se trouvant dans une zone spécifiée des eaux arctiques, de lui signaler leur position, et

(ii) ordonner à tout navire de participer au nettoyage de ces déchets ou à toute opération pour contrôler les déchets ou les circonscrire.

16. Le propriétaire ou la personne en charge d'une zone, d'un lieu ou d'un local où un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution est entré en conformité du paragraphe (1) ou (2) de l'article 15, le capitaine d'un navire à bord duquel un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution est monté en application de l'alinéa *a*) du paragraphe (3) de l'article 15 et toute personne qui se trouve dans la zone, le lieu ou le local ou à bord du navire, doivent fournir au fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution toute l'aide raisonnable en leur pouvoir pour lui permettre d'exercer ses fonctions en vertu de la présente loi et lui fournir les renseignements qu'il peut raisonnablement exiger.

17. (1) Nul ne doit faire obstacle à un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente loi.

(2) Nul ne doit faire sciemment, oralement ou par écrit, une déclaration fausse ou trompeuse à un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente loi.

## INFRACTIONS

18. (1) Toute personne ou tout navire qui enfreint le paragraphe (1) de l'article 4 est coupable d'une infraction et passible sur déclaration sommaire de culpabilité, s'il s'agit d'une personne, d'une amende de cinq mille dollars au plus, et s'il s'agit d'un navire, d'une amende de cent mille dollars au plus.

(2) Lorsqu'une infraction prévue au paragraphe (1) est commise par une personne et répétée à des jours différents ou se continue durant plus d'un jour, elle est censée constituer une infraction distincte pour chaque jour pendant lequel l'infraction est commise ou se continue.

19. (1) Est coupable d'une infraction et passible sur déclaration sommaire de culpabilité d'une amende de vingt-cinq mille dollars au plus, quiconque

*a)* omet de faire rapport au fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution dans les conditions et au moment où il en est requis en vertu du paragraphe (1) de l'article 8;

*b)* omet de fournir au gouverneur en conseil la preuve de sa solvabilité dans les conditions et au moment où il en est requis en application du paragraphe (1) de l'article 8;

*c)* omet de fournir au gouverneur en conseil les plans et les devis qu'il exige en application du paragraphe (1) de l'article 10; ou

*d)* construit, modifie ou agrandit un ouvrage visé au paragraphe (1) de l'article 10,

(i) autrement que conformément à des plans et devis fournis au gouverneur en conseil conformément à une condition imposée en vertu de ce paragraphe, ou à de tels plans et devis qu'un décret pris en vertu du paragraphe (2) de cet article exige de changer, ou

(ii) contrairement à un décret pris en vertu du paragraphe (2) de cet article, et interdisant la réalisation de cette construction, de cette modification ou de cet agrandissement.

(2) Est coupable d'une infraction et passible sur déclaration sommaire de culpabilité d'une amende de vingt-cinq mille dollars au plus, tout navire

*a)* qui navigue dans une zone de contrôle de sécurité de la navigation, sans se conformer aux normes prévues par les règlements établis en vertu de l'article 12 qui lui sont applicables dans cette zone;

*b)* qui navigue dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation en violation d'un règlement établi en vertu des alinéas *b)* ou *c)* du paragraphe (1) de l'article 12;

*c)* qui, ayant pris à bord un pilote pour se conformer à un règlement établi en vertu de l'alinéa *b)* du paragraphe (1) de l'article 12, omet de se conformer à une instruction

raisonnable à lui donnée par le pilote dans l'exercice de ses fonctions, en vertu de la présente loi;

*d)* omet de se conformer à un ordre d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, en vertu des alinéas *b)* ou *c)* du paragraphe (3) de l'article 15, qui lui sont applicables;

*e)* dont le capitaine omet de faire rapport à un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution dans les conditions et au moment où il en est requis en vertu du paragraphe (2) de l'article 5; ou

*f)* dont le capitaine ou toute personne à bord contrevient à l'article 17.

(3) Quiconque, autre que le capitaine d'un navire ou toute personne à bord d'un navire, contrevient à l'article 17 est coupable d'une infraction sur déclaration sommaire de culpabilité.

20. (1) Dans la poursuite d'une personne pour une infraction prévue au paragraphe (1) de l'article 18, il suffit, pour établir l'infraction, de démontrer qu'elle a été commise par un employé ou un mandataire de l'accusé, que cet employé ou mandataire soit ou non identifié ou qu'il ait ou non été poursuivi pour cette infraction, à moins que cet accusé n'établisse d'une part que l'infraction a été commise sans qu'il le sache ou y consente et d'autre part qu'il s'est dûment appliqué à prévenir sa commission.

(2) Dans la poursuite d'un navire pour une infraction prévue à la présente loi, il suffit, pour établir que l'infraction est imputable au navire, de démontrer que l'acte ou la négligence constituant l'infraction ont été commis par le capitaine du navire ou par une personne à son bord, autre qu'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution ou autre que le pilote pris à bord conformément aux règlements établis en vertu de l'alinéa *b)* du paragraphe (1) de l'article 12, que cette personne se trouvant à bord du navire ait été identifiée ou non; et aux fins de la poursuite d'un navire pour



omission de se conformer à un ordre ou à une instruction d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution ou d'un pilote, un ordre donné par ce fonctionnaire ou une instruction donnée par ce pilote au capitaine du navire ou à une personne à son bord est censé avoir été donné à ce navire.

21. (1) Sous toute réserve prévue au présent article, un certificat d'un analyste déclarant qu'il a analysé ou examiné un échantillon que lui a soumis un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution indiquant le résultat de son analyse ou examen est admissible en preuve dans toute poursuite d'une violation du paragraphe (1) de l'article 4 et, en l'absence de preuve contraire, fait preuve des déclarations contenues dans le certificat sans qu'il soit nécessaire de prouver la signature de la personne par laquelle il paraît avoir été signé ni la qualité officielle de cette personne.

(2) La partie contre laquelle un certificat d'un analyste est produit en application du paragraphe (1) peut, avec l'autorisation du tribunal, exiger la présence de l'analyste pour le contre-interroger.

(3) Aucun certificat ne doit être reçu en preuve en application du paragraphe (1), à moins que la partie qui entend le produire n'ait donné à la partie à laquelle elle entend l'opposer, un préavis suffisant de son intention de le faire, assorti d'une copie du certificat.

22. (1) Lorsqu'une personne ou un navire sont accusés d'avoir commis une infraction prévue à la présente loi, toute cour au Canada qui aurait été compétente pour juger l'infraction si elle avait été commise par une personne dans les limites de sa juridiction ordinaire, est compétente pour juger cette infraction tout comme si elle avait été ainsi commise.

(2) Lorsqu'un navire est accusé d'avoir commis une infraction prévue à la présente loi, les assignations peuvent être signifiées par leur remise au capitaine ou tout responsable du navire ou par leur affichage bien en évidence sur le navire et le navire peut comparaître par avocat ou par mandataire; mais s'il ne comparaît pas, une cour des poursuites sommaires peut, sur preuve de la signification des assignations, instruire le procès *ex parte*.

### SAISIE ET CONFISCATION

23. (1) Chaque fois qu'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution soupçonne, en se fondant sur des motifs raisonnables,

*a)* qu'une disposition de la présente loi, ou des règlements a été enfreinte par un navire, ou

*b)* qu'une infraction prévue à l'alinéa *b)* du paragraphe (1) de l'article 19 a été commise par le propriétaire d'un navire ou par le ou les propriétaires de toute partie de sa cargaison,

il peut saisir, avec l'accord du gouverneur en conseil, le navire et sa cargaison partout dans les eaux arctiques ou ailleurs dans la mer territoriale du Canada ou dans les eaux intérieures au Canada.

(2) Sous réserve du paragraphe (3) et de l'article 24 un navire et une cargaison saisis en vertu du paragraphe (1) doivent rester sous la garde du fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution qui a fait pratiquer la saisie ou être confiés à la garde de la personne que le gouverneur en conseil nomme.

(3) Lorsque la totalité ou une partie d'une cargaison saisie en vertu du paragraphe (1) est périssable, le fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution ou toute autre personne en ayant la garde peut vendre la cargaison ou sa partie périssable,

selon le cas, et le produit de la vente doit être versé au receveur général ou être déposé à son compte dans une banque à charte.

24. (1) Lorsqu'un navire est déclaré coupable d'une infraction prévue par la présente loi, ou lorsque le propriétaire d'un navire ou un propriétaire de la totalité ou d'une partie de sa cargaison a été déclaré coupable d'une infraction prévue par l'alinéa *b*) du paragraphe (1) de l'article 19, la cour qui prononce la condamnation peut, si le navire et sa cargaison ont été saisis en vertu du paragraphe (1) de l'article 23, en sus de toute autre peine infligée, ordonner que le navire et sa cargaison ou que le navire ou tout ou partie de sa cargaison soient confisqués et, dès le prononcé d'une telle ordonnance, le navire et sa cargaison ou le navire ou tout ou partie de sa cargaison sont confisqués au profit de Sa Majesté du chef du Canada.

(2) Lorsqu'une cargaison ou une partie de celle-ci ayant fait l'objet d'une ordonnance de confiscation en vertu du paragraphe (1), a été vendue en vertu du paragraphe (3) de l'article 23, le produit de cette vente, dès que cette ordonnance est rendue, est confisqué au profit de Sa Majesté du chef du Canada.

(3) Lorsqu'un navire et une cargaison ont été saisis en vertu du paragraphe (1) de l'article 23 et que des poursuites, pouvant avoir pour résultat une ordonnance de confiscation du navire et de la cargaison, ont été intentées, la cour devant laquelle les poursuites ont été intentées peut, avec l'accord du gouverneur en conseil, en ordonner la remise à la personne saisie contre dépôt auprès de Sa Majesté du chef du Canada d'une garantie sous forme de cautionnement souscrit par deux garants, en la forme et d'un montant que le gouverneur en conseil juge satisfaisants.

(4) Tout navire et toute cargaison saisis en vertu du paragraphe (1) de l'article 23 ou le produit provenant de la vente d'une cargaison périssable en vertu du paragraphe (3) dudit article, doivent être rétrocédés ou payés selon le cas à la personne dont on a

saisi le navire ou la cargaison, à l'expiration des trente jours qui suivent la saisie, à moins que des poursuites n'aient été intentées dans ce délai pour une infraction que le navire est accusé d'avoir commise à l'encontre de la présente loi, ou pour une infraction en vertu de l'alinéa *b*) du paragraphe (1) de l'article 19 que le propriétaire du navire ou un propriétaire de tout ou partie de la cargaison est accusé d'avoir commise.

(5) Lorsque des poursuites mentionnées au paragraphe (4) ont été intentées, et qu'elles se terminent par une ordonnance de confiscation d'un navire et d'une cargaison ou d'un navire ou de tout ou partie de sa cargaison, il en sera disposé sous réserve de l'article 25, comme l'ordonne le gouverneur en conseil.

(6) Lorsqu'un navire et une cargaison ont été saisis en vertu du paragraphe (1) de l'article 23 et que les poursuites mentionnées au paragraphe (4) ont été intentées, mais ne se sont pas terminées par une ordonnance de confiscation du navire et de la cargaison ou du navire ou de tout ou partie de sa cargaison, ou du produit de la vente de toute partie de la cargaison, ce qui a été confisqué doit être rétrocédé ou payé, selon le cas à la personne dont on a saisi le navire ou la cargaison à moins qu'il n'y ait eu condamnation à une amende, auquel cas le navire et la cargaison ou le produit peuvent être retenus jusqu'au règlement de l'amende, ou le navire et la cargaison peuvent être vendus par voie d'exécution en paiement de l'amende, ou le produit de la vente de tout ou partie de la cargaison peut être affecté au règlement de l'amende.

25. (1) Les dispositions de l'article 64A de la *Loi sur les pêcheries* s'appliquent, avec les modifications qui s'imposent, à un navire et une cargaison saisis en vertu de la présente loi, tout comme si le navire et la cargaison étaient respectivement un vaisseau et des biens confisqués en vertu du paragraphe (5) de l'article 64 de ladite loi.

(2) Les mentions du « Ministre » à l'article 64A de la *Loi sur les pêcheries* doivent se lire pour l'application de cet article aux fins de la présente loi, comme des mentions du gouverneur en conseil, et les mots « autre qu'une personne déclarée coupable de l'infraction ayant entraîné la confiscation ou qu'une personne en la possession de qui le vaisseau, véhicule, article, effet ou poisson se trouvaient au moment où ils ont été saisis » sont censés comprendre une mention du propriétaire du navire dans le cas où c'est le navire qui est déclaré coupable de l'infraction ayant entraîné la confiscation.

## DÉLÉGATION

26. (1) Le gouverneur en conseil peut déléguer, par décret, à tout membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada, que désigne le décret, le pouvoir et l'autorité de faire tout acte ou toute chose que le gouverneur en conseil a le devoir ou le pouvoir de faire, en vertu de la présente loi, et lorsque ce décret est pris, la ou les dispositions de la présente loi relatives aux devoirs et pouvoirs du gouverneur en conseil et que le décret concerne, doivent se lire comme si le titre du membre du Conseil privé de la Reine pour le Canada désigné dans le décret y était substitué à l'expression « le gouverneur en conseil ».

(2) Le présent article ne s'applique pas pour autoriser le gouverneur en conseil à déléguer tout pouvoir que lui confère la présente loi pour établir des règlements, prévoir des zones de contrôle de la sécurité de la navigation ou désigner, en fixant leurs pouvoirs, des fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution, autres que des fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution ne détenant que les pouvoirs indiqués au paragraphe (1) ou (2) de l'article 15.

## DISPOSITION DES AMENDES

27. Toutes les amendes infligées en application de la présente loi appartiennent à Sa Majesté du chef du Canada et doivent être versées au receveur général du Canada.

## ENTRÉE EN VIGUEUR

28. La présente loi entrera en vigueur à une date qui sera fixée par proclamation.

*Note : De nos jours, cette convention est la référence principale en droit (conventionnel) maritime international. Nous avons sélectionné les articles qui sont pertinents afin de comprendre les conditions nécessaires pour entourer un archipel et établir des passages internationaux. Il est essentiel d'analyser ce texte pour comprendre si certains de ces articles étaient applicables au Canada entre 1982 (signature de la Convention) et 2003 (ratification de la Convention).*

## APPENDICE C

### CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER (UNCLOS)

[Signée à Montego Bay le 10 décembre 1982]

[Entrée en vigueur le 16 novembre 1994]

-En partie-

#### PARTIE II

#### MER TERRITORIALE ET ZONE CONTIGUE

#### SECTION 1. DISPOSITIONS GENERALES

##### Article 2

Régime juridique de la mer territoriale et de l'espace aérien surjacent,

ainsi que du fond de cette mer et de son sous-sol

1. La souveraineté de l'Etat côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un Etat archipel, de ses eaux archipélagiques, à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale.
2. Cette souveraineté s'étend à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale, ainsi qu'au fond de cette mer et à son sous-sol.

3. La souveraineté sur la mer territoriale s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international.

## SECTION 2. LIMITES DE LA MER TERRITORIALE

### Article 3

#### Largeur de la mer territoriale

Tout Etat a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale; cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la Convention.

### Article 7

#### Lignes de base droites

1. Là où la côte est profondément échancrée et découpée, ou s'il existe un chapelet d'îles le long de la côte, à proximité immédiate de celle-ci, la méthode des lignes de base droites reliant des points appropriés peut être employée pour tracer la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale.
2. Là où la côte est extrêmement instable en raison de la présence d'un delta et d'autres caractéristiques naturelles, les points appropriés peuvent être choisis le long de la laisse de basse mer la plus avancée et, même en cas de recul ultérieur de la laisse de basse mer, ces lignes de base droites restent en vigueur tant qu'elles n'ont pas été modifiées par l'Etat côtier conformément à la Convention.
3. Le tracé des lignes de base droites ne doit pas s'écarter sensiblement de la direction générale de la côte et les étendues de mer situées en deçà doivent être suffisamment liées au domaine terrestre pour être soumises au régime des eaux intérieures.
4. Les lignes de base droites ne doivent pas être tirées vers ou depuis des hauts-fonds découvrants, à moins que des phares ou des installations similaires émergées en permanence n'y aient été construits ou que le tracé de telles lignes de base droites n'ait fait l'objet d'une reconnaissance internationale générale.



5. Dans les cas où la méthode des lignes de base droites s'applique en vertu du paragraphe 1, il peut être tenu compte, pour l'établissement de certaines lignes de base, des intérêts économiques propres à la région considérée dont la réalité et l'importance sont manifestement attestées par un long usage.
6. La méthode des lignes de base droites ne peut être appliquée par un Etat de manière telle que la mer territoriale d'un autre Etat se trouve coupée de la haute mer ou d'une zone économique exclusive.

### Article 8

#### Eaux intérieures

1. Sous réserve de la partie IV<sup>421</sup>, les eaux situées en deçà de la ligne de base de la mer territoriale font partie des eaux intérieures de l'Etat.
2. Lorsque le tracé d'une ligne de base droite établie conformément à la méthode décrite à l'article 7 inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles, le droit de passage inoffensif prévu dans la Convention s'étend à ces eaux.

### Article 10

#### Baies

1. Le présent article ne concerne que les baies dont un seul Etat est riverain.
2. Aux fins de la Convention, on entend par "baie" une échancrure bien marquée dont la pénétration dans les terres par rapport à sa largeur à l'ouverture est telle que les eaux qu'elle renferme sont cernées par la côte et qu'elle constitue plus qu'une simple inflexion de la côte. Toutefois, une échancrure n'est considérée comme une baie que si sa superficie est au moins égale à celle d'un demi-cercle ayant pour diamètre la droite tracée en travers de l'entrée de l'échancrure.

---

<sup>421</sup> La partie IV concerne les États archipels. Le Canada est, quant à lui, un État côtier.

3. La superficie d'une échancrure est mesurée entre la laisse de basse mer le long du rivage de l'échancrure et la droite joignant les laisses de basse mer aux points d'entrée naturels. Lorsque, en raison de la présence d'îles, une échancrure a plusieurs entrées, le demi-cercle a pour diamètre la somme des longueurs des droites fermant les différentes entrées. La superficie des îles situées à l'intérieur d'une échancrure est comprise dans la superficie totale de celle-ci.
4. Si la distance entre les laisses de basse mer aux points d'entrée naturels d'une baie n'excède pas 24 milles marins, une ligne de délimitation peut être tracée entre ces deux laisses de basse mer, et les eaux se trouvant en deçà de cette ligne sont considérées comme eaux intérieures.
5. Lorsque la distance entre les laisses de basse mer aux points d'entrée naturels d'une baie excède 24 milles marins, une ligne de base droite de 24 milles marins est tracée à l'intérieur de la baie de manière à enfermer l'étendue d'eau maximale.
6. Les dispositions précédentes ne s'appliquent pas aux baies dites "historiques" ni dans les cas où la méthode des lignes de base droites prévue à l'article 7 est suivie.

#### Article 15

##### Délimitation de la mer territoriale entre Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face

Lorsque les côtes de deux Etats sont adjacentes ou se font face, ni l'un ni l'autre de ces Etats n'est en droit, sauf accord contraire entre eux, d'étendre sa mer territoriale au-delà de la ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale de chacun des deux Etats. Cette disposition ne s'applique cependant pas dans le cas où, en raison de l'existence de titres historiques ou d'autres circonstances spéciales, il est nécessaire de délimiter autrement la mer territoriale des deux Etats.

### SECTION 3. PASSAGE INOFFENSIF DANS LA MER TERRITORIALE

#### SOUS-SECTION A. REGLES APPLICABLES A TOUS LES NAVIRES

##### Article 17

##### Droit de passage inoffensif

Sous réserve de la Convention, les navires de tous les Etats, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale.

##### Article 18

##### Signification du terme "passage"

1. On entend par "passage" le fait de naviguer dans la mer territoriale aux fins de :
  - a) la traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située en dehors des eaux intérieures; ou
  - b) se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter, ou faire escale dans une telle rade ou installation portuaire ou la quitter.
2. Le passage doit être continu et rapide. Toutefois, le passage comprend l'arrêt et le mouillage, mais seulement s'ils constituent des incidents ordinaires de navigation ou s'imposent par suite d'un cas de force majeure ou de détresse ou dans le but de porter secours à des personnes, des navires ou des aéronefs en danger ou en détresse.

##### Article 19

##### Signification de l'expression "passage inoffensif"

1. Le passage est inoffensif aussi longtemps qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier. Il doit s'effectuer en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international.
2. Le passage d'un navire étranger est considéré comme portant atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'Etat côtier si, dans la mer territoriale, ce navire se livre à l'une quelconque des activités suivantes :

- a) menace ou emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique de l'Etat côtier ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies;
- b) exercice ou manoeuvre avec armes de tout type;
- c) collecte de renseignements au détriment de la défense ou de la sécurité de l'Etat côtier;
- d) propagande visant à nuire à la défense ou à la sécurité de l'Etat côtier;
- e) lancement, appontage ou embarquement d'aéronefs;
- f) lancement, appontage ou embarquement d'engins militaires;
- g) embarquement ou débarquement de marchandises, de fonds ou de personnes en contravention aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'Etat côtier;
- h) pollution délibérée et grave, en violation de la Convention;
- i) pêche;
- j) recherches ou levés;
- k) perturbation du fonctionnement de tout système de communication ou de tout autre équipement ou installation de l'Etat côtier;
- l) toute autre activité sans rapport direct avec le passage.

#### Article 20

##### Sous-marins et autres véhicules submersibles

Dans la mer territoriale, les sous-marins et autres véhicules submersibles sont tenus de naviguer en surface et d'arborer leur pavillon.

#### Article 24

##### Obligations de l'Etat côtier

1. L'Etat côtier ne doit pas entraver le passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale, en dehors des cas prévus par la Convention. En particulier, lorsqu'il

applique la Convention ou toute loi ou tout règlement adopté conformément à la Convention, l'Etat côtier ne doit pas :

- a) imposer aux navires étrangers des obligations ayant pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif de ces navires;
- b) exercer de discrimination de droit ou de fait contre les navires d'un Etat déterminé ou les navires transportant des marchandises en provenance ou à destination d'un Etat déterminé ou pour le compte d'un Etat déterminé.

2. L'Etat côtier signale par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans sa mer territoriale dont il a connaissance.

#### Article 25

##### Droits de protection de l'Etat côtier

1. L'Etat côtier peut prendre, dans sa mer territoriale, les mesures nécessaires pour empêcher tout passage qui n'est pas inoffensif.
2. En ce qui concerne les navires qui se rendent dans les eaux intérieures ou dans une installation portuaire située en dehors de ces eaux, l'Etat côtier a également le droit de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission de ces navires dans ces eaux ou cette installation portuaire.
3. L'Etat côtier peut, sans établir aucune discrimination de droit ou de fait entre les navires étrangers, suspendre temporairement, dans des zones déterminées de sa mer territoriale, l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers, si cette mesure est indispensable pour assurer sa sécurité, entre autres pour lui permettre de procéder à des exercices d'armes. La suspension ne prend effet qu'après avoir été dûment publiée.

PARTIE III  
DETROITS SERVANT A LA NAVIGATION INTERNATIONALE

SECTION 1. DISPOSITIONS GENERALES

Article 34

Régime juridique des eaux des détroits servant à la navigation internationale

1. Le régime du passage par les détroits servant à la navigation internationale qu'établit la présente partie n'affecte à aucun autre égard le régime juridique des eaux de ces détroits ni l'exercice, par les Etats riverains, de leur souveraineté ou de leur juridiction sur ces eaux, les fonds marins correspondants et leur sous-sol ainsi que sur l'espace aérien surjacent.
2. Les Etats riverains des détroits exercent leur souveraineté ou leur juridiction dans les conditions prévues par les dispositions de la présente partie et les autres règles du droit international.

Article 35

Champ d'application de la présente partie

Aucune disposition de la présente partie n'affecte :

- a) les eaux intérieures faisant partie d'un détroit, sauf lorsque le tracé d'une ligne de base droite établie conformément à la méthode décrite à l'article 7 inclut dans les eaux intérieures des eaux qui n'étaient pas précédemment considérées comme telles;
- b) le régime juridique des eaux situées au-delà de la mer territoriale des Etats riverains des détroits, qu'elles fassent partie d'une zone économique exclusive ou de la haute mer;
- c) le régime juridique des détroits où le passage est réglementé, en tout ou en partie, par des conventions internationales existant de longue date et toujours en vigueur qui les visent spécifiquement.

## SECTION 2. PASSAGE EN TRANSIT

### Article 37

#### Champ d'application de la présente section

La présente section s'applique aux détroits qui servent à la navigation internationale entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive.

### Article 38

#### Droit de passage en transit

1. Dans les détroits visés à l'article 37, tous les navires et aéronefs jouissent du droit de passage en transit sans entrave, à cette restriction près que ce droit ne s'étend pas aux détroits formés par le territoire continental d'un Etat et une île appartenant à cet Etat, lorsqu'il existe au large de l'île une route de haute mer, ou une route passant par une zone économique exclusive, de commodité comparable du point de vue de la navigation et des caractéristiques hydrographiques.
2. On entend par "passage en transit" l'exercice, conformément à la présente partie, de la liberté de navigation et de survol à seule fin d'un transit continu et rapide par le détroit entre une partie de la haute mer ou une zone économique exclusive et une autre partie de la haute mer ou une zone économique exclusive. Toutefois, l'exigence de la continuité et de la rapidité du transit n'interdit pas le passage par le détroit pour accéder au territoire d'un Etat riverain, le quitter ou en repartir, sous réserve des conditions d'admission sur le territoire de cet Etat.
3. Toute activité qui ne relève pas de l'exercice du droit de passage en transit par les détroits reste subordonnée aux autres dispositions applicables de la Convention.

### Article 39

#### Obligations des navires et aéronefs pendant le passage en transit

1. Dans l'exercice du droit de passage en transit, les navires et aéronefs :

- a) traversent ou survolent le détroit sans délai;
- b) s'abstiennent de recourir à la menace ou à l'emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique des Etats riverains du détroit ou de toute autre manière contraire aux principes du droit international énoncés dans la Charte des Nations Unies;
- c) s'abstiennent de toute activité autre que celles qu'implique un transit continu et rapide, selon leur mode normal de navigation, sauf cas de force majeure ou de détresse;
- d) se conforment aux autres dispositions pertinentes de la présente partie.

2. Pendant le passage en transit, les navires se conforment :

- a) aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés en matière de sécurité de la navigation, notamment au Règlement international pour prévenir les abordages en mer;
- b) aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires.

3. Pendant le passage en transit, les aéronefs :

- a) respectent les règlements aériens établis par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui sont applicables aux aéronefs civils; les aéronefs d'Etat se conforment normalement aux mesures de sécurité prévues par ces règlements et manoeuvrent en tenant dûment compte, à tout moment, de la sécurité de la navigation;
- b) surveillent en permanence la fréquence radio que l'autorité compétente internationalement désignée pour le contrôle de la circulation aérienne leur a attribuée, ou la fréquence internationale de détresse.



#### Article 44

##### Obligations des Etats riverains de détroits

Les Etats riverains de détroits ne doivent pas entraver le passage en transit et doivent signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation dans le détroit ou le survol du détroit dont ils ont connaissance. L'exercice du droit de passage en transit ne peut être suspendu.

### PARTIE V

#### ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE

#### Article 55

##### Régime juridique particulier de la zone économique exclusive

La zone économique exclusive est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci, soumise au régime juridique particulier établi par la présente partie, en vertu duquel les droits et la juridiction de l'Etat côtier et les droits et libertés des autres Etats sont gouvernés par les dispositions pertinentes de la Convention.

#### Article 56

##### Droits, juridiction et obligations de l'Etat côtier dans la zone économique exclusive

1. Dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier a :

- a) des droits souverains aux fins d'exploration et d'exploitation, de conservation et de gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux surjacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, telles que la production d'énergie à partir de l'eau, des courants et des vents;
- b) juridiction, conformément aux dispositions pertinentes de la Convention, en ce qui concerne :

- i) la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages;
  - ii) la recherche scientifique marine;
  - iii) la protection et la préservation du milieu marin;
- c) les autres droits et obligations prévus par la Convention.
2. Lorsque, dans la zone économique exclusive, il exerce ses droits et s'acquitte de ses obligations en vertu de la Convention, l'Etat côtier tient dûment compte des droits et des obligations des autres Etats et agit d'une manière compatible avec la Convention.
3. Les droits relatifs aux fonds marins et à leur sous-sol énoncés dans le présent article s'exercent conformément à la partie VI.

#### Article 57

##### Largeur de la zone économique exclusive

La zone économique exclusive ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale.

#### Article 58

##### Droits et obligations des autres Etats dans la zone économique exclusive

1. Dans la zone économique exclusive, tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la Convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la Convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs et de câbles et pipelines sous-marins.

2. Les articles 88 à 115, ainsi que les autres règles pertinentes du droit international, s'appliquent à la zone économique exclusive dans la mesure où ils ne sont pas incompatibles avec la présente partie<sup>422</sup>.

3. Lorsque, dans la zone économique exclusive, ils exercent leurs droits et s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, les Etats tiennent dûment compte des droits et des obligations de l'Etat côtier et respectent les lois et règlements adoptés par celui-ci conformément aux dispositions de la Convention et, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la présente partie, aux autres règles du droit international.

#### Article 74

##### Délimitation de la zone économique exclusive entre Etats

##### dont les côtes sont adjacentes ou se font face

1. La délimitation de la zone économique exclusive entre Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face est effectuée par voie d'accord conformément au droit international tel qu'il est visé à l'article 38 du Statut de la Cour internationale de Justice, afin d'aboutir à une solution équitable.

2. S'ils ne parviennent pas à un accord dans un délai raisonnable, les Etats concernés ont recours aux procédures prévues à la partie XV.

3. En attendant la conclusion de l'accord visé au paragraphe 1, les Etats concernés, dans un esprit de compréhension et de coopération, font tout leur possible pour conclure des arrangements provisoires de caractère pratique et pour ne pas compromettre ou entraver pendant cette période de transition la conclusion de

---

<sup>422</sup> Les articles 86 à 120 de la partie VII concernent uniquement la haute mer.

l'accord définitif. Les arrangements provisoires sont sans préjudice de la délimitation finale.

4. Lorsqu'un accord est en vigueur entre les Etats concernés, les questions relatives à la délimitation de la zone économique exclusive sont réglées conformément à cet accord.

## PARTIE VI PLATEAU CONTINENTAL

### Article 76

#### Définition du plateau continental

1. Le plateau continental d'un Etat côtier comprend les fonds marins et leur sous-sol au-delà de sa mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet Etat jusqu'au rebord externe de la marge continentale, ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, lorsque le rebord externe de la marge continentale se trouve à une distance inférieure.
2. Le plateau continental ne s'étend pas au-delà des limites prévues aux paragraphes 4 à 6.
3. La marge continentale est le prolongement immergé de la masse terrestre de l'Etat côtier; elle est constituée par les fonds marins correspondant au plateau, au talus et au glacis ainsi que leur sous-sol. Elle ne comprend ni les grands fonds des océans, avec leurs dorsales océaniques, ni leur sous-sol.

4. a) Aux fins de la Convention, l'Etat côtier définit le rebord externe de la marge continentale, lorsque celle-ci s'étend au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, par :

i) Une ligne tracée conformément au paragraphe 7 par référence aux points fixes extrêmes où l'épaisseur des roches sédimentaires est égale au centième au moins de la distance entre le point considéré et le pied du talus continental; ou

ii) Une ligne tracée conformément au paragraphe 7 par référence à des points fixes situés à 60 milles marins au plus du pied du talus continental.

b) Sauf preuve du contraire, le pied du talus continental coïncide avec la rupture de pente la plus marquée à la base du talus.

5. Les points fixes qui définissent la ligne marquant, sur les fonds marins, la limite extérieure du plateau continental, tracée conformément au paragraphe 4, lettre a), i) et ii), sont situés soit à une distance n'excédant pas 350 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, soit à une distance n'excédant pas 100 milles marins de l'isobathe de 2 500 mètres, qui est la ligne reliant les points de 2 500 mètres de profondeur.

6. Nonobstant le paragraphe 5, sur une dorsale sous-marine, la limite extérieure du plateau continental ne dépasse pas une ligne tracée à 350 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux hauts-fonds qui constituent des éléments naturels de la marge continentale, tels que les plateaux, seuils, crêtes, bancs ou éperons qu'elle comporte.

7. L'Etat côtier fixe la limite extérieure de son plateau continental, quand ce plateau s'étend au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, en reliant par des droites d'une longueur

n'excédant pas 60 milles marins des points fixes définis par des coordonnées en longitude et en latitude.

8. L'Etat côtier communique des informations sur les limites de son plateau continental, lorsque celui-ci s'étend au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale, à la Commission des limites du plateau continental constituée en vertu de l'annexe II sur la base d'une représentation géographique équitable. La Commission adresse aux Etats côtiers des recommandations sur les questions concernant la fixation des limites extérieures de leur plateau continental. Les limites fixées par un Etat côtier sur la base de ces recommandations sont définitives et de caractère obligatoire.

9. L'Etat côtier remet au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies les cartes et renseignements pertinents, y compris les données géodésiques, qui indiquent de façon permanente la limite extérieure de son plateau continental. Le Secrétaire général donne à ces documents la publicité voulue.

10. Le présent article ne préjuge pas de la question de la délimitation du plateau continental entre des Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face.

#### Article 77

##### Droits de l'Etat côtier sur le plateau continental

1. L'Etat côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental aux fins de son exploration et de l'exploitation de ses ressources naturelles.

2. Les droits visés au paragraphe 1 sont exclusifs en ce sens que si l'Etat côtier n'explore pas le plateau continental ou n'en exploite pas les ressources naturelles, nul ne peut entreprendre de telles activités sans son consentement exprès.

3. Les droits de l'Etat côtier sur le plateau continental sont indépendants de l'occupation effective ou fictive, aussi bien que de toute proclamation expresse.

4. Les ressources naturelles visées dans la présente partie comprennent les ressources minérales et autres ressources non biologiques des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi que les organismes vivants qui appartiennent aux espèces sédentaires, c'est-à-dire les organismes qui, au stade où ils peuvent être pêchés, sont soit immobiles sur le fond ou au-dessous du fond, soit incapables de se déplacer autrement qu'en restant constamment en contact avec le fond ou le sous-sol.

#### Article 83

##### Délimitation du plateau continental entre Etats

##### dont les côtes sont adjacentes ou se font face

1. La délimitation du plateau continental entre Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face est effectuée par voie d'accord conformément au droit international tel qu'il est visé à l'article 38 du Statut de la Cour internationale de Justice, afin d'aboutir à une solution équitable.

2. S'ils ne parviennent pas à un accord dans un délai raisonnable, les Etats concernés ont recours aux procédures prévues à la partie XV.

3. En attendant la conclusion de l'accord visé au paragraphe 1, les Etats concernés, dans un esprit de compréhension et de coopération, font tout leur possible pour conclure des arrangements provisoires de caractère pratique et pour ne pas compromettre ou entraver pendant cette période de transition la conclusion de l'accord définitif. Les arrangements provisoires sont sans préjudice de la délimitation finale.

4. Lorsqu'un accord est en vigueur entre les Etats concernés, les questions relatives à la délimitation du plateau continental sont réglées conformément à cet accord.

## PARTIE VII

### HAUTE MER

#### SECTION 1. DISPOSITIONS GENERALES

##### Article 86

##### Champ d'application de la présente partie

La présente partie s'applique à toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un Etat, ni dans les eaux archipélagiques d'un Etat archipel. Le présent article ne restreint en aucune manière les libertés dont jouissent tous les Etats dans la zone économique exclusive en vertu de l'article 58.

##### Article 87

##### Liberté de la haute mer

1. La haute mer est ouverte à tous les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les Etats, qu'ils soient côtiers ou sans littoral :

- a) la liberté de navigation;
- b) la liberté de survol;
- c) la liberté de poser des câbles et des pipelines sous-marins, sous réserve de la partie VI;
- d) la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international, sous réserve de la partie VI;
- e) la liberté de la pêche, sous réserve des conditions énoncées à la section 2;



f) la liberté de la recherche scientifique, sous réserve des parties VI et XIII.

2. Chaque Etat exerce ces libertés en tenant dûment compte de l'intérêt que présente l'exercice de la liberté de la haute mer pour les autres Etats, ainsi que des droits reconnus par la Convention concernant les activités menées dans la Zone.

## PARTIE XII

### PROTECTION ET PRESERVATION DU MILIEU MARIN

#### SECTION 8. ZONES RECOUVERTES PAR LES GLACES

##### Article 234

##### Zones recouvertes par les glaces

Les Etats côtiers ont le droit d'adopter et de faire appliquer des lois et règlements non discriminatoires afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires dans les zones recouvertes par les glaces et comprises dans les limites de la zone économique exclusive, lorsque des conditions climatiques particulièrement rigoureuses et le fait que ces zones sont recouvertes par les glaces pendant la majeure partie de l'année font obstacle à la navigation ou la rendent exceptionnellement dangereuse, et que la pollution du milieu marin risque de porter gravement atteinte à l'équilibre écologique ou de le perturber de façon irréversible. Ces lois et règlements tiennent dûment compte de la navigation, ainsi que de la protection et de la préservation du milieu marin sur la base des données scientifiques les plus sûres dont on puisse disposer.

PARTIE XV  
REGLEMENT DES DIFFERENDS

SECTION 3. LIMITATIONS ET EXCEPTIONS A L'APPLICATION DE LA  
SECTION 2

Article 298

Exceptions facultatives à l'application de la section 2

1. Lorsqu'il signe ou ratifie la Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la suite, un Etat peut, sans préjudice des obligations découlant de la section 1, déclarer par écrit qu'il n'accepte pas une ou plusieurs des procédures de règlement des différends prévues à la section 2 en ce qui concerne une ou plusieurs des catégories suivantes de différends :

a) i) les différends concernant l'interprétation ou l'application des articles 15, 74 et 83 relatifs à la délimitation de zones maritimes ou les différends qui portent sur des baies ou titres historiques, pourvu que l'Etat qui a fait la déclaration accepte, lorsqu'un tel différend surgit après l'entrée en vigueur de la Convention et si les parties ne parviennent à aucun accord par voie de négociations dans un délai raisonnable, de le soumettre, à la demande de l'une d'entre elles, à la conciliation selon la procédure prévue à la section 2 de l'annexe V, et étant entendu que ne peut être soumis à cette procédure aucun différend impliquant nécessairement l'examen simultané d'un différend non réglé relatif à la souveraineté ou à d'autres droits sur un territoire continental ou insulaire;

ii) une fois que la commission de conciliation a présenté son rapport, qui doit être motivé, les parties négocient un accord sur la base de ce rapport; si les négociations n'aboutissent pas, les parties soumettent la question, par consentement mutuel, aux procédures prévues à la section 2, à moins qu'elles n'en conviennent autrement;

iii) le présent alinéa ne s'applique ni aux différends relatifs à la délimitation de zones maritimes qui ont été définitivement réglés par un arrangement entre les

parties, ni aux différends qui doivent être réglés conformément à un accord bilatéral ou multilatéral liant les parties;

b) les différends relatifs à des activités militaires, y compris les activités militaires des navires et aéronefs d'Etat utilisés pour un service non commercial, et les différends qui concernent les actes d'exécution forcée accomplis dans l'exercice de droits souverains ou de la juridiction et que l'article 297, paragraphe 2 ou 3, exclut de la compétence d'une cour ou d'un tribunal;

c) les différends pour lesquels le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies exerce les fonctions qui lui sont conférées par la Charte des Nations Unies, à moins que le Conseil de sécurité ne décide de rayer la question de son ordre du jour ou n'invite les parties à régler leur différend par les moyens prévus dans la Convention.

2. Un Etat Partie qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 peut à tout moment la retirer ou convenir de soumettre un différend exclu par cette déclaration à toute procédure de règlement prévue dans la Convention.

3. Un Etat Partie qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 1 ne peut soumettre un différend entrant dans une catégorie de différends exclus à l'une quelconque des procédures prévues dans la Convention sans le consentement de l'Etat Partie avec lequel il est en litige.

4. Si un Etat Partie a fait une déclaration en vertu du paragraphe 1, lettre a), tout autre Etat Partie peut soumettre à la procédure spécifiée dans cette déclaration tout différend qui l'oppose à l'Etat auteur de la déclaration et qui entre dans une catégorie de différends exclus.

5. Une nouvelle déclaration ou une notification de retrait d'une déclaration n'affecte en rien la procédure en cours devant une cour ou un tribunal saisi conformément au présent article, à moins que les parties n'en conviennent autrement.

6. Les déclarations ou les notifications de leur retrait visées au présent article sont déposées auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmet copie aux Etats Parties.

## ANNEXE II. COMMISSION DES LIMITES DU PLATEAU CONTINENTAL

### Article 4

L'Etat côtier qui se propose de fixer, en application de l'article 76, la limite extérieure de son plateau continental au-delà de 200 milles marins, soumet à la Commission les caractéristiques de cette limite, avec données scientifiques et techniques à l'appui dès que possible et, en tout état de cause, dans un délai de 10 ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention pour cet Etat. L'Etat côtier communique en même temps les noms de tous membres de la Commission qui lui ont fourni des avis scientifiques et techniques.

*Note : La traversée du brise-glace américain Polar Sea dans le passage du Nord-Ouest, au mois d'août 1985, a été l'événement déterminant qui a mené à l'implantation des lignes de base droites autour de l'archipel Arctique. Le discours de Joe Clark à la Chambre des communes (dont nous retranscrivons entièrement la version officielle) fixait les bases sommaires du décret à venir. L'empressement du ministre et la teneur de son discours démontrent l'intention ferme du Canada de protéger davantage ses eaux archipélagiques. Au 1<sup>er</sup> janvier 1986, le Canada pouvait donc s'appuyer sur les lignes de base droites (base légale) tout en poursuivant ses revendications sur une base historique.*

## APPENDICE D

### DISCOURS SUR LA SOUVERAINETÉ CANADIENNE PRONONCÉ PAR JOE CLARK, SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX AFFAIRES EXTÉRIEURES, À LA CHAMBRE DES COMMUNES

[10 SEPTEMBRE 1985]

[Français]<sup>423</sup>

Monsieur le Président, la souveraineté peut soulever les passions dans ce pays, et il n'y a rien d'étonnant à cela car la souveraineté touche à l'identité et au caractère mêmes d'un peuple. Nous, Canadiens, voulons être nous-mêmes. Nous voulons gérer nos propres affaires et prendre en charge notre propre destinée, mais nous voulons aussi aller plus loin et jouer un rôle constructif dans un monde plus interdépendant d'année en année. Nous avons quelque chose à offrir et quelque chose à récolter par la même occasion.

---

<sup>423</sup> À noter que le discours a été prononcé en français et en anglais. Les parties traduites de l'anglais au français apparaissant dans le document officiel se trouvent sous les sections indiquées « [Traduction] ».

Depuis son arrivée au pouvoir, ce gouvernement s'est intéressé de près à la question de la souveraineté. Nous avons consolidé l'unité nationale parce qu'une maison où s'est installée la division ne peut que s'écrouler. Nous avons renforcé l'économie nationale parce que la souveraineté n'est rien sans la solvabilité. Unité et force: voilà les caractéristiques de la souveraineté et voilà le coin auxquelles sont marquées les politiques et les réalisations de ce gouvernement.

[Traduction]

En ce qui concerne les investissements étrangers dans le secteur de l'édition, nous avons adopté une politique de canadianisation. Nous avons pris des décisions au sujet de questions controversées relatives à la politique étrangère, que ce soit au Nicaragua ou en Afrique du Sud. Nous avons adopté la Loi sur les mesures extra-territoriales étrangères pour empêcher les gouvernements ou les tribunaux étrangers d'étendre leur compétence au Canada lorsque cela nous paraît inacceptable. Nous avons arrêté des chalutiers étrangers qui braconnaient dans nos zones de pêche. Nous avons pris des mesures importantes pour améliorer notre système de défense, notamment en renforçant les Forces canadiennes stationnées en Europe et en instaurant un nouveau système d'alerte du Nord pour protéger notre souveraineté dans notre espace aérien, dans le Nord.

Nous avons également restauré nos relations avec nos amis et alliés traditionnels qui se sont réjouis de notre unité et de notre force renouvelées, et de la confiance qu'elles inspirent.

Mon collègue, le ministre des Communications (M. Masse) et d'autres ministres annonceront, au cours de cette législature, les autres mesures que notre gouvernement compte prendre pour affirmer et garantir la souveraineté et l'indépendance du Canada. Sur le plan de la politique nationale, de la politique

étrangère et de la politique de défense, le gouvernement a donné à la souveraineté canadienne un nouvel élan et une plus grande maturité. Il reste néanmoins beaucoup à faire. Le voyage du *Polar Sea* a démontré que, par le passé, le Canada ne s'était pas doté des moyens voulus pour assurer sa souveraineté de façon durable. Ce voyage n'a en rien porté atteinte aux droits du Canada, mais lorsque nous avons cherché des moyens d'exercer notre souveraineté, nous avons constaté que nous en étions pratiquement dépourvus. Nous avons obtenu des États-Unis l'assurance formelle et explicite que le voyage du *Polar Sea* ne portait aucun préjudice au Canada sur le plan juridique. En 1969, le gouvernement de l'époque n'avait pas reçu la même garantie pour le voyage du *Manhattan* et de deux brise-glaces de la garde côtière des États-Unis. Peu importe ce qui s'est produit cet été et si les choses ne se sont pas déroulées de la même façon que par le passé, ce genre d'assurance ne suffira pas à l'avenir.

Le voyage du *Polar Sea* n'a laissé aucune trace dans les eaux de l'Arctique canadien et n'a porté aucune atteinte à la souveraineté du Canada dans l'Arctique. C'est déjà du passé et nous devons nous soucier de l'avenir. De nombreux pays, y compris les États-Unis et la République fédérale d'Allemagne se préparent activement à la navigation commerciale dans les eaux de l'Arctique. Les progrès technologiques s'accélèrent dans ce domaine, notamment en ce qui concerne la conception des pétroliers. Plusieurs grandes entreprises japonaises espèrent accaparer le marché des pétroliers brise-glaces une fois que les gisements de pétrole et de gaz de l'Arctique entreront en production. L'URSS déploie des sous-marins sous la calotte glacière et la marine américaine a également constaté la nécessité d'acquérir une expérience opérationnelle dans l'Arctique pour contrer ce nouveau déploiement soviétique.

Tout cela a des conséquences évidentes pour le Canada. Comme ce dernier est le pays occidental qui possède, de loin, le plus grand territoire dans l'Arctique, nous devons accélérer nos opérations maritimes afin d'exercer un contrôle efficace sur le

passage du nord-ouest et nos autres eaux de l'Arctique. Je désire donc déclarer à la Chambre qu'elle est la politique du gouvernement à l'égard de la souveraineté du Canada dans les eaux de l'Arctique et annoncer un certain nombre de mesures que nous comptons prendre pour concrétiser cette politique.

Le Canada est un pays arctique. La communauté internationale reconnaît depuis longtemps que le continent et les îles de l'Arctique font partie intégrante du Canada, mais l'Arctique contribue également à la grandeur de notre pays. Le gouvernement a pour politique de préserver cette grandeur. La souveraineté du Canada dans l'Arctique est indivisible. Elle s'étend aussi bien à la terre qu'à la mer et à la glace. Cette souveraineté s'étend sans interruption aux côtes des îles arctiques tournées du côté de l'océan. Ces îles sont rattachées, et pas divisées, par l'eau qui se trouve entre elles. Elles sont reliées la plus grande partie de l'année par de la glace. Depuis des temps immémoriaux, les Inuit du Canada utilisent et occupent la glace comme ils utilisent et occupent la terre. La politique du gouvernement consiste à maintenir l'unité naturelle de l'archipel arctique canadien et de préserver intégralement la souveraineté canadienne sur la terre, sur la mer et sur la glace.

Il y a longtemps que les gouvernements de ce pays font respecter cette souveraineté canadienne. Aucun gouvernement n'avait encore défini ses limites avec précision ou délimité les eaux intérieures et la mer territoriale dans l'Arctique. Le gouvernement actuel se propose de le faire. Un ordre en conseil établissant des lignes de base droites autour du périmètre (*sic*) extérieur de l'archipel arctique canadien a été signé; il entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1986.

Ces lignes de base déterminent la limite extérieure des eaux internes qui sont considérées depuis toujours comme canadiennes. Les eaux territoriales du Canada s'étendent à 12 milles des lignes de base, dans l'océan. D'après la Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche, il faut donner un préavis de 60 jours uniquement



pour l'établissement des limites de pêche; nous trouvons qu'il faudrait également un préavis pour l'établissement des lignes de base droites, car c'est une étape importante.

[*Français*]

La juridiction du Canada sur sa marge continentale et sa zone de pêche de 200 milles est incontestée dans l'Arctique comme ailleurs. Le Canada exerce, en outre, sa juridiction sur une zone de prévention de la pollution de 100 milles dans les eaux arctiques, afin de protéger l'équilibre écologique unique dans la région. Cela aussi a été reconnu par la Communauté internationale, par le biais d'une disposition spéciale dans la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

Aucun gouvernement précédent n'a cependant étendu l'application du droit civil et criminel canadien aux zones extra-côtières, dans l'Arctique et ailleurs. Le gouvernement actuel agira en ce sens. A cette fin, nous accorderons la priorité à l'adoption rapide d'une loi sur l'application extra-côtière des lois canadiennes.

L'exercice de la juridiction fonctionnelle dans les eaux arctiques est essentiel aux intérêts canadiens. Mais il ne saurait, en aucun cas, remplacer l'exercice de la pleine souveraineté du Canada sur les eaux de l'archipel arctique. Seule la pleine souveraineté permet de protéger toute la gamme des intérêts canadiens. La pleine souveraineté est vitale pour la sécurité du Canada. Elle est vitale pour le peuple inuit. Et elle est vitale même pour l'identité nationale du Canada.

Ce gouvernement a pour politique d'exercer la pleine souveraineté du Canada dans et sur les eaux de l'archipel arctique, tant au regard des eaux que de l'espace aérien susjacent (*sic*). Nous n'accepterons aucun succédané.

[Traduction]

La politique du gouvernement consiste également à encourager le développement de la navigation dans les eaux de l'Arctique canadien. Nous voulons que le passage du Nord-Ouest devienne une réalité pour les transports canadiens et étrangers et qu'on le considère comme une voie navigable.

La navigation sera toutefois réglementée et l'on prendra les autres mesures nécessaires pour assurer la sécurité du Canada, pour préserver l'environnement et pour le bien-être des Inuit et des autres habitants de l'Arctique canadien. Le gouvernement annoncera en temps et lieu les autres mesures qu'il prend pour mettre ces politiques en œuvre et pour offrir davantage de services maritimes de soutien, pour renforcer les structures réglementaires et pour les moyens de contrôle nécessaires. J'annonce aujourd'hui que le gouvernement a décidé de construire un brise-glace Polar Classe 8.

Mes collègues le ministre de la Défense nationale (M. Nielsen) et le ministre des Transports (M. Mazankowski) présenteront sous peu au cabinet des recommandations concernant les plans et les projets de construction. Le coût est très élevé, de l'ordre de un demi-milliard de dollars, mais le gouvernement n'est pas prêt à déclarer que l'Arctique est trop cher pour nous.

Dans l'intervalle, nous prenons des mesures immédiates en vue d'accroître les vols de surveillance au-dessus de l'Arctique par des avions des Forces canadiennes. En outre, nous établissons des plans d'opérations navales dans l'Arctique de l'Est pour 1986. Le Canada est un membre puissant et responsable de la communauté internationale. Notre force et notre responsabilité nous rendent d'autant plus conscients de la nécessité de coopérer avec les autres pays, et surtout avec nos amis et alliés. Cette coopération est nécessaire pour défendre non seulement nos propres

intérêts, mais également ceux de la communauté internationale. La coopération accroît notre force et ne restreint en rien notre souveraineté. Le gouvernement a pour politique d'offrir sa collaboration à ses amis et alliés et de compter sur la leur en retour.

Nous sommes disposés à explorer avec les États-Unis tous les moyens de concertation susceptibles de promouvoir les intérêts respectifs de nos deux pays qui sont amis, voisins et alliés dans les eaux de l'Arctique du Canada et de l'Alaska. Les États-Unis savent que le Canada souhaite entamer des entretiens à ce sujet dans un proche avenir. Toute collaboration avec les États-Unis ou d'autres pays riverains de l'Arctique reposera entièrement sur le principe du respect total de la souveraineté canadienne. Nous avons été très clairs à ce sujet.

En 1970, le gouvernement de l'époque a empêché la Cour internationale de justice d'entendre les litiges découlant de la compétence exercée par le Canada en vue de prévenir la pollution dans les eaux de l'Arctique. Le gouvernement de l'époque a déclaré à cette cour que ses décisions n'influeraient pas sur notre pays, car il ne lui soumettrait pas ses litiges. Le gouvernement va lever cette interdiction. En effet, nous avons averti aujourd'hui le Secrétaire général des Nations Unies que le Canada retire la réserve émise en 1970 à l'égard de la reconnaissance de la compétence obligatoire de la Cour internationale.

L'Arctique fait partie du patrimoine des Canadiens, lesquels sont déterminés à en préserver l'intégrité. Le gouvernement a pour politique de concrétiser pleinement cette détermination.

Nous n'outrepassons aucun droit établi, puisque le Canada est le seul pays à en avoir. Nous ne créons aucun précédent pour d'autres régions du monde, puisque aucune n'est comparable à l'archipel arctique canadien. Nous croyons en notre

position. Nous croyons en la règle de droit dans les relations internationales. Nous agissons conformément à notre confiance et à notre croyance, comme nous le faisons aujourd'hui en retirant la réserve émise en 1970 à l'égard de la compétence obligatoire de la Cour internationale. Nous sommes disposés à défendre notre position devant ce tribunal, le cas échéant, pour qu'il l'examine totalement et librement.

En résumé, monsieur le Président, voici les mesures que nous annonçons aujourd'hui: premièrement, l'adoption immédiate d'un décret visant à établir des limites précises autour de l'archipel de l'Arctique, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1986; deuxièmement, l'adoption immédiate d'une loi sur l'application au large des côtes de la législation canadienne; troisièmement, des entretiens immédiats avec les États-Unis sur la coopération dans les eaux de l'Arctique, basée sur le respect du principe de la souveraineté canadienne; quatrièmement, l'augmentation immédiate des vols de surveillance au-dessus des eaux de l'Arctique par les appareils des Forces canadiennes et l'établissement immédiat de plans pour des opérations navales dans l'Arctique de l'est en 1986; cinquièmement, le retrait immédiat de la réserve émise en 1970 à l'égard de la reconnaissance par le Canada de la compétence obligatoire de la Cour internationale de justice et, sixièmement, la construction d'un brise-glaces polaire, de catégorie 8, ainsi que l'examen urgent d'autres moyens d'exercer un contrôle plus efficace sur nos eaux de l'Arctique.

Voilà les mesures que nous pouvons prendre immédiatement. Nous savons toutefois qu'un engagement à long terme est nécessaire, et nous le prenons dès aujourd'hui.

*Note : Moins de trois ans après la traversée du Polar Sea dans le passage du Nord-Ouest, le Canada et les États-Unis ont réussi à conclure une entente afin de régir l'entrée de brise-glace américains dans l'archipel Arctique. Ce document (retranscription complète) permet donc de percevoir l'acquiescement indirect des États-Unis à l'intériorité des eaux canadiennes.*

## APPENDICE E

### ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE SUR LA COOPÉRATION DANS L'ARCTIQUE

[11 JANVIER 1988]

1. Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique reconnaissent les responsabilités et les intérêts particuliers de leurs deux pays du fait de leur voisinage dans l'Arctique.
2. Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis reconnaissent qu'il est aussi souhaitable de coopérer à l'avancement de leurs intérêts communs en matière de développement et de sécurité de l'Arctique. Ils affirment que la navigation et la mise en valeur des ressources dans l'Arctique ne doivent pas porter atteinte à l'environnement unique de la région et au bien-être de ses habitants.
3. En considération des liens étroits et amicaux qui unissent leurs deux pays, du caractère unique des zones maritimes recouvertes par les glaces, de la possibilité d'accroître leur connaissance du milieu marin de l'Arctique grâce aux recherches effectuées au cours des déplacements des brise-glaces et de leur intérêt commun à assurer que les brise-glaces puissent naviguer de façon sûre et efficace au large de leurs côtes dans l'Arctique:

- Le Gouvernement des États-Unis et le Gouvernement du Canada s'engagent à faciliter les déplacements de leurs brise-glaces dans leurs eaux respectives de l'Arctique et à élaborer des mesures de coopération à cette fin;
- Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis conviennent de profiter des déplacements de leurs brise-glaces pour développer et partager l'information provenant de leur recherche, conformément aux principes généralement acceptés du droit international, de manière à améliorer leur compréhension du milieu marin de la région;
- Le Gouvernement des États-Unis s'engage à ce que tous les déplacements des brise-glaces américains dans les eaux revendiquées par le Canada comme ses eaux intérieures soient effectués avec le consentement du Gouvernement du Canada.

4. Rien dans le présent accord de coopération entre amis et voisins dans l'Arctique, ni aucune pratique en découlant, n'affecte les positions respectives des Gouvernements des États-Unis et du Canada sur le Droit de la Mer pour ce qui a trait à cette zone ou à tout autre espace maritime, ou leurs positions respectives à l'égard de tierces parties.

5. Le présent Accord entrera en vigueur au moment de sa signature. Il pourra être terminé à tout moment par une notification écrite de trois mois d'un Gouvernement à l'autre.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire, à Ottawa, ce 11<sup>ième</sup> jour de janvier 1988, en français et en anglais, chaque version faisant également foi.

JOE CLARK

*Pour le Gouvernement du Canada*

GEORGE P. SCHULTZ

*Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique*

*Note : Au moment de la ratification de l'UNCLOS, le Canada voulait indiquer qu'il n'acceptait pas d'être assujéti à certains de ses articles (comme il était en droit de le faire). Il ne voulait pas que les revendications (sur une base historique) qu'il maintenait depuis toujours soient restreintes. À la suite de sa déclaration, le Canada a pu continuer à avoir deux bases de revendication, historique et géographique, sur les eaux de l'archipel Arctique. Ce document est une retranscription complète de sa déclaration.*

## APPENDICE F

### DÉCLARATION DU CANADA LORS DE LA RATIFICATION DE LA CONVENTION SUR LE DROIT DE LA MER (UNCLOS)

[7 NOVEMBRE 2003]

Le Gouvernement du Canada croit opportun, conformément à l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de choisir, sans préciser l'ordre de ses préférences, les moyens suivants de régler les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application de la Convention :

- (a) le Tribunal International du Droit de la Mer constitué conformément à l'annexe VI de la Convention;
- (b) un tribunal arbitral constitué conformément à l'annexe VII de la Convention.

Le Gouvernement du Canada déclare par ailleurs, en vertu du paragraphe 1 de l'article 298 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, qu'il n'accepte aucune des dispositions prévues à la section 2 de la partie XV, en ce qui concerne les différends énoncés ci-après :

- les différends concernant l'interprétation ou l'application des articles 15, 74 et 83 relatifs à la délimitation des zones maritimes ou les différends qui portent sur les baies ou titres historiques;



- les différends relatifs à des activités militaires, y compris les activités militaires des navires et aéronefs d'État utilisés pour un service non commercial, et les différends qui concernent les actes d'exécution forcée accomplis dans l'exercice de droits souverains ou de la juridiction et que l'article 297, paragraphe 2 ou 3, exclut de la compétence d'une cour ou d'un tribunal;
- les différends pour lesquels le Conseil de sécurité de l'Organisation des Nations Unies exerce les fonctions qui lui sont conférées par la Charte des Nations Unies, à moins que le Conseil de sécurité ne décide de rayer la question de son ordre du jour ou n'invite les parties à régler leur différend par les moyens prévus dans la Convention.

En vertu de l'article 309 de la Convention, celle-ci n'admet ni réserves ni exceptions autres que celles qu'elle autorise expressément dans d'autres articles. Toute déclaration faite en vertu de l'article 310 de la Convention ne peut viser à exclure ou à modifier l'effet juridique des dispositions de la Convention dans leur application à l'État, l'entité ou l'organisation internationale qui l'a faite. Par conséquent, le Gouvernement du Canada déclare qu'il ne se considère pas lié par des déclarations qui ont été faites ou qui seront faites en vertu de l'article 310 de la Convention par d'autres États, entités ou organisations internationales, et qui excluent ou modifient l'effet juridique des dispositions de la Convention dans leur application à l'État, l'entité, ou l'organisation internationale qui les fait. Le fait pour le Gouvernement du Canada de ne pas réagir à une déclaration ne pourra être interprété comme une acceptation tacite de cette déclaration. Le Gouvernement du Canada se réserve le droit, à tout moment, de prendre position, de la manière jugée appropriée, à l'égard de toute déclaration.

## BIBLIOGRAPHIE

- Adams, P. « Archipel Arctique ». In *Encyclopédie canadienne*. Fondation Historica, 2008. En ligne. <<http://www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=F1ARTF0000292>>. Consulté le 29 avril 2008.
- « Air Defense Radar Museum ». *Radomes*, 2008. En ligne. <<http://www.radomes.org/museum/>>. Consulté le 21 juin 2008.
- « Antarctic Region ». *CIA World Factbook*, 2008. En ligne. <[https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/reference\\_maps/antarctic.html](https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/reference_maps/antarctic.html)>. Consulté le 30 avril 2008.
- ArcticNet, 2007. En ligne. <<http://www.arcticnet-ulaval.ca/>>. Consulté le 15 mai 2008.
- Arnold, S et S. Roussel. « Veillée d'armes sur l'Arctique ». *La Presse* (Montréal), 16 août 2007, p. A19.
- Beaucher, S. « Un passage ouvert... à la contestation ». *Contact*, vol. 21, n° 2 (hiver 2007). En ligne. <<http://www.contact.ulaval.ca/articles/passage-ouvert-contestation-184.html>>. Consulté le 20 janvier 2008.
- Bédard, M. *Méthodologie et méthodes de la recherche en géographie*, 5<sup>e</sup> éd. rev. et augm. Montréal : Coop Uqam, 2007, p. 291.
- Berger, T. R. et al. *The Arctic : Choices for Peace and Security*. West Vancouver : Gordon Soules, 1989, p. 282.
- Besnault, R. *Géostratégie de l'Arctique*. Coll. « Bibliothèque stratégique ». Paris : Fondation pour les études de défense nationale; Economica, 1992, p. 433.
- Byers, M. et S. Lalonde. « Les eaux de l'Arctique sont canadiennes ». *Le Devoir.com*, 24 janvier 2006. En ligne. <<http://www.ledevoir.com/2006/01/24/100334.html>>. Consulté le 29 octobre 2007.
- \_\_\_\_\_. *Who Controls the Northwest Passage?*, 7 juin 2006, p. 34. En ligne. <<http://www.ligi.ubc.ca/sites/liu/files/Publications/7Jun2006ArcticWatersDiscussionPaper.doc>>. Consulté le 5 avril 2008.
- Caldwell, N. F. *Arctic Leverage : Canadian Sovereignty and Security*. New York : Praeger, 1990, p. 123.

Canada, Affaires étrangères. *Commission parlementaire des Affaires étrangères sur la souveraineté canadienne dans l'Arctique*, 9 mai 1996. En ligne. <[http://www.parl.gc.ca/35/Archives/committees352/fore/evidence/21\\_96-05-09/fore21\\_blk201.html](http://www.parl.gc.ca/35/Archives/committees352/fore/evidence/21_96-05-09/fore21_blk201.html)>. Consulté le 3 novembre 2007.

Canada, Affaires étrangères et Commerce international. *Le Canada ratifie la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, n° 171, 6 novembre 2003. En ligne. <[http://w01.international.gc.ca/minpub/Publication.aspx?isRedirect=True&publication\\_id=380489&Language=F&docnumber=171](http://w01.international.gc.ca/minpub/Publication.aspx?isRedirect=True&publication_id=380489&Language=F&docnumber=171)>. Consulté le 21 juin 2008.

\_\_\_\_\_. *La stratégie pour le Nord et la politique étrangère du Canada*, 22 mars 2005. En ligne. <[https://www.dfait-maeci.gc.ca/foreign\\_policy/circumpolar/speeches\\_003-fr.asp](https://www.dfait-maeci.gc.ca/foreign_policy/circumpolar/speeches_003-fr.asp)>. Consulté le 15 janvier 2008.

\_\_\_\_\_. *Déterminer les limites du plateau continental étendu du Canada*, 2008. En ligne. <[http://geo.international.gc.ca/cip-pic/geo/defining\\_cs-fr.aspx](http://geo.international.gc.ca/cip-pic/geo/defining_cs-fr.aspx)>. Consulté le 8 juillet 2008.

\_\_\_\_\_. *Droit des océans*, 2008. En ligne. <<http://geo.international.gc.ca/cip-pic/library/oceanslaw-fr.aspx>>. Consulté le 21 juin 2008.

Canada, Affaires extérieures. *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Royaume du Danemark relatif à la délimitation du plateau continental entre le Groenland et le Canada*. Ottawa, 17 décembre 1973.

Canada, Affaires indiennes et du Nord. *Le capitaine J.-E. Bernier et la souveraineté du Canada dans l'Arctique*, rédigé par Y. Dorion-Robitaille. Ottawa : Approvisionnement et Services Canada, 1978, p. 110.

Canada, Bibliothèque et Archives Canada. « Cartes : 1667-1999 ». In *La Confédération canadienne*, 2005. En ligne. <<http://www.collectionscanada.gc.ca/confederation/023001-2101-f.html>>. Consulté le 26 mars 2008.

Canada, Cabinet du Premier ministre. *Assurer la souveraineté du Canada dans l'Arctique*, 12 août 2006. En ligne. <<http://pm.gc.ca/fra/media.asp?category=2&id=1275>>. Consulté le 8 décembre 2007.

\_\_\_\_\_. *Le Premier ministre souligne le rôle capital que jouent les Forces canadiennes pour renforcer notre souveraineté dans l'Arctique*, 12 août 2006. En ligne. <<http://www.pm.gc.ca/fra/media.asp?category=1&id=1273>>. Consulté le 16 janvier 2008.

\_\_\_\_\_. *Le Premier ministre souligne le rôle capital que jouent les Forces canadiennes pour renforcer notre souveraineté dans l'Arctique*, 13 août 2006. En ligne. <<http://www.pm.gc.ca/fra/media.asp?id=1276>>. Consulté le 16 janvier 2008.

Canada, Défense nationale. *Livre Blanc sur la défense*. Ottawa : Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie, 1964, p. 34. En ligne. <<http://www.forces.gc.ca/admpol/downloads/Le%20livre%20blanc%20sur%20la%20defence%20-%20Mars%201964.pdf>>. Consulté le 21 juin 2008.

\_\_\_\_\_. *La défense dans les années 70 : Livre Blanc sur la politique de défense*. Ottawa : Information Canada, 1971, p. 54. En ligne. <<http://www.forces.gc.ca/admpol/downloads/La%20defense%20dans%20les%20annees%2070.pdf>>. Consulté le 21 juin 2008.

\_\_\_\_\_. *Défis et engagements : Une politique de défense pour le Canada*. Ottawa : Approvisionnements et Services Canada, 1987, p. 89.

\_\_\_\_\_. *Système d'alerte du Nord*, 31 mai 2002. En ligne. <[http://www.dnd.ca/site/newsroom/view\\_news\\_f.asp?id=411](http://www.dnd.ca/site/newsroom/view_news_f.asp?id=411)>. Consulté le 2 mai 2008.

\_\_\_\_\_. *Confirmation de la souveraineté en terrain accidenté et par des températures extrêmes*, rédigé par P. Moon, vol 9, n° 16, 26 avril 2006. En ligne. <[http://www.forces.gc.ca/site/community/mapleleaf/article\\_f.asp?id=2513](http://www.forces.gc.ca/site/community/mapleleaf/article_f.asp?id=2513)>. Consulté le 21 juin 2008.

\_\_\_\_\_. *Opération interarmées et intégrée des FC dans l'est de l'Arctique canadien*, 11 août 2006. En ligne. <[http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view\\_news\\_f.asp?id=2023](http://www.forces.gc.ca/site/newsroom/view_news_f.asp?id=2023)>. Consulté le 16 janvier 2008.

Canada, Division du droit et du gouvernement. *La Convention sur le droit de la mer*, février 1993. En ligne. <<http://dsp-psd.pwgsc.gc.ca/Collection-R/LoPBdP/BP/bp322-f.htm>>. Consulté le 30 octobre 2007.

Canada, Gazette du Canada. *Décret sur les premières élections à l'Assemblée législative du Nunavut*, vol. 132, n° 16, 5 août 1998. En ligne. <<http://canadagazette.gc.ca/partII/1998/19980805/html/sor380-f.html>>. Consulté le 9 décembre 2007.

Canada, Lois du Parlement du Canada. *Loi sur la prévention de la pollution des zones des eaux arctiques contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien*, 28<sup>e</sup> Législature, 2<sup>e</sup> session, tome 1, C-202, ch. 47, S.C., 1969-70. Ottawa : Imprimeur de la Reine pour le Canada, 1970, p. 653-676.

Canada, Parlement du Canada. Chambre des communes. *La souveraineté canadienne : La position du gouvernement*, Débats, 33<sup>e</sup> Législature, 1<sup>re</sup> session, vol. V. Ottawa, 10 septembre 1985, p. 6462-6467.

Canada, Pêches et Océans. *La surpêche et la gouvernance internationale des pêches et des océans*, 2006. En ligne. <[http://www.dfo-mpo.gc.ca/overfishing-surpeche/media/bk\\_grandbanks\\_f.htm](http://www.dfo-mpo.gc.ca/overfishing-surpeche/media/bk_grandbanks_f.htm)>. Consulté le 21 nov. 2007.

\_\_\_\_\_. *Le nouveau gouvernement du Canada définira les limites du plateau continental*, 20 juillet 2006. En ligne. <[http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/newsre/1/2006/hq-ac26\\_f.htm](http://www.dfo-mpo.gc.ca/media/newsre/1/2006/hq-ac26_f.htm)>. Consulté le 22 novembre 2007.

\_\_\_\_\_. *Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG)*, 2006. En ligne. <[http://www.ccg-gcc.gc.ca/cen-arc/mcts-sctm/mcts-services/vtrarctic\\_f.htm](http://www.ccg-gcc.gc.ca/cen-arc/mcts-sctm/mcts-services/vtrarctic_f.htm)>. Consulté le 24 mars 2007.

Canada, Recueil des traités. *Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique sur la coopération dans l'Arctique*, n° 29. Ottawa : Approvisionnement et Services Canada, 11 janvier 1988, p. 3-4.

Canada, Ressources naturelles. *Données sur le fond marin : Le Canada et le Danemark font équipe pour réaliser des levés*, 14 juillet 2005. En ligne. <[http://www.nrcan-rncan.gc.ca/media/newsreleases/2005/200557\\_f.htm](http://www.nrcan-rncan.gc.ca/media/newsreleases/2005/200557_f.htm)>. Consulté le 15 janvier 2008.

\_\_\_\_\_. *Divisions politiques*, 2007. En ligne. <[http://www.atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/reference/national/can\\_political\\_e/map.jpg](http://www.atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/reference/national/can_political_e/map.jpg)>. Consulté le 9 décembre 2007.

Canada, Transport Canada. *Manuel d'information aéronautique*, 2008, p. 455.

Carnaghan, M. et A. Goody. *La souveraineté du Canada dans l'Arctique*, 26 janvier 2006, p. 11. En ligne. <<http://www.parl.gc.ca/information/library/PRBpubs/prb0561-f.htm>>. Consulté le 3 mars 2007.

Castonguay, A. « Le passage du Nord-Ouest ouvert dès 2015? ». *Le Devoir.com*, 30 octobre 2006. En ligne. <<http://www.ledevoir.com/2006/10/30/121637.html>>. Consulté le 15 janvier 2008.

« Cellucci appuie le Canada ». *La Presse* (Montréal), 20 août 2007, p. A8.

- Chrétien, D. « À nous les richesses de la banquise! ». *L'actualité.com*, 1<sup>er</sup> septembre 2006. En ligne. <[http://www.lactualite.com/climat/article.jsp?content=20060802\\_165646\\_3520](http://www.lactualite.com/climat/article.jsp?content=20060802_165646_3520)>. Consulté le 22 avril 2007.
- Claval, P. *Géopolitique et géostratégie*. Coll. « Fac. Géographie ». Paris : Nathan, 1994, p. 189.
- Cour internationale de justice. En ligne. <<http://www.icj-cij.org/>>. Consulté le 15 juin 2008.
- \_\_\_\_\_. *Affaire du détroit de Corfou*, Rôle général n° 1, 9 avril 1949, p. 38. En ligne. <<http://www.icj-cij.org/docket/files/1/1644.pdf>>. Consulté le 15 juin 2008.
- \_\_\_\_\_. *Affaire des Pêcheries*, Rôle général n° 5, 18 décembre 1951, p. 116-144. En ligne. <<http://www.icj-cij.org/docket/files/5/1808.pdf>>. Consulté le 15 juin 2008.
- Cour permanente d'arbitrage. En ligne. <<http://www.pca-cpa.org/>>. Consulté le 17 juillet 2007.
- \_\_\_\_\_. *The Island of Palmas Case (or Miangas)*, 4 avril 1928, p. 37. En ligne. <<http://www.pca-cpa.org/upload/files/Island%20of%20Palmas%20award%20only%20+%20TOC.pdf>>. Consulté le 17 juillet 2007.
- Cour permanente de justice internationale. *Statut juridique du Groënland oriental*, Rôle général n° 43, 5 avril 1933, p. 22-75. En ligne. <[http://www.icj-cij.org/pcij/serie\\_AB/AB\\_53/01\\_Groenland\\_Oriental\\_Arret.pdf](http://www.icj-cij.org/pcij/serie_AB/AB_53/01_Groenland_Oriental_Arret.pdf)>. Consulté le 15 juin 2008.
- Dosman, E. J. et al. *Sovereignty and Security in the Arctic*, sous la dir. de E. J. Dosman. Londres; New York : Routledge, 1989, p. 234.
- Dufort, P. « Au-delà de la souveraineté dans l'archipel arctique, la fonte des glaces complexifie la donne géopolitique canadienne ». *Points de mire*, vol. 8, n° 2 (19 fév. 2007). En ligne. <<http://www.er.uqam.ca/nobel/ieim/IMG/pdf/arctique.pdf>>. Consulté le 19 janvier 2008.
- Dufresne, R. *Les revendications juridiques du Canada sur le territoire et les eaux arctiques*, 6 décembre 2007. En ligne. <<http://www.parl.gc.ca/information/library/PRBpubs/prb0739-f.htm>>. Consulté le 21 mars 2008.

- Duguay, N. « Un drapeau russe sous le pôle Nord ». *Radio-Canada.ca*, 1<sup>er</sup> août 2007. En ligne. <<http://www.radio-canada.ca/nouvelles/International/2007/08/01/002-pole-nord-russe.shtml>>. Consulté le 8 décembre 2007.
- \_\_\_\_\_. « Ottawa nullement impressionné ». *Radio-Canada.ca*, 2 août 2007. En ligne. <<http://www.radio-canada.ca/nouvelles/International/2007/08/02/001-pole-nord-russie-jeudi.shtml>>. Consulté le 8 décembre 2007.
- « Eaux Arctiques d'Amérique du Nord ». *Service des Glaces de l'Amérique du Nord*, été 2007, p. 25. En ligne. <[http://www.ice-glaces.ec.gc.ca/prods/ARCTIQUE002/20070601000000\\_ARCTIQUE002\\_0003149473.pdf](http://www.ice-glaces.ec.gc.ca/prods/ARCTIQUE002/20070601000000_ARCTIQUE002_0003149473.pdf)>. Consulté le 14 janvier 2008.
- « Expédition canadienne dans l'Arctique (1913-1918) ». *Civilisations.ca*. Société du Musée canadien des civilisations, 2003. En ligne. <<http://www.civilisations.ca/hist/cae/exp30af.html>>. Consulté le 1<sup>er</sup> mai 2008.
- Finlayson, D. « Parry, détroit de ». In *Encyclopédie canadienne*. Fondation Historica, 2008. En ligne. <<http://www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=f1ARTf0006113>>. Consulté le 16 avril 2008.
- \_\_\_\_\_. « Sverdrup, îles ». In *Encyclopédie canadienne*. Fondation Historica, 2008. En ligne. <<http://www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=f1ARTf0007816>>. Consulté le 24 février 2008.
- Foisy, B. « Moins de glace : plus de soldats ». *Alternatives*, vol. 13, n° 2 (oct. 2006), p. 1, 5.
- Francis, D. « Bernier, Joseph-Elzéar ». In *Encyclopédie canadienne*. Fondation Historica, 2008. En ligne. <<http://www.thecanadianencyclopedia.com/index.cfm?PgNm=TCE&Params=F1ARTF0000701>>. Consulté le 24 février 2008.
- Grant, S. D. *Sovereignty or Security?*. Vancouver : University of British Columbia Press, 1988, p. 385.
- Griffiths, F. et al. *Politics of the Northwest Passage*, sous la dir. de F. Griffiths. Kingston : Queen's University Press; Montréal : McGill, 1987, p. 313.
- Hamann, J. « Les chercheurs qui venaient du froid ». *Au fil des événements*, 14 octobre 2004. En ligne. <<http://www.scom.ulaval.ca/Au.fil.des.evenements/2004/10.14/amundsen.html>>. Consulté le 15 mai 2008.

- Hayes, D. *Historical Atlas of the Arctic*. Vancouver : Douglas & McIntyre; Seattle : University of Washington Press, 2003, p. 208.
- Huebert, R. « Impact du changement climatique sur le passage du Nord-Ouest ». *Isuma*, vol 2, n° 4 (hiver 2001), p. 92-101. En ligne. <[http://www.isuma.net/v02n04/huebert/huebert\\_f.shtml](http://www.isuma.net/v02n04/huebert/huebert_f.shtml)>. Consulté le 26 février 2007.
- « Île de Hans : le ton monte entre Ottawa et Copenhague ». *Radio-Canada.ca*, 4 août 2005. En ligne. <<http://www.radio-canada.ca/nouvelles/Index/nouvelles/200508/04/009-ile-dispute-danemark.shtml>>. Consulté le 11 mai 2008.
- Kempf, H. « L'océan Arctique bientôt navigable ». *Le Monde*, 27 octobre 2004, p. 24. In *Biblio Branchée*. En ligne. <<http://www.biblio.eureka.cc/Biblio/Frames/FrameMain.asp>>. Consulté le 15 février 2007.
- Klein, J.-L. et al. *Le monde dans tous ses États*, sous la dir. de J.-L. Klein et F. Lasserre. Coll. « Géographie contemporaine ». Québec : Presses de l'Université du Québec, 2007, p. 558.
- Kohen, M. G. *Possession contestée et souveraineté territoriale*. Paris : Presses Universitaires de France, 1997, p. 579.
- Labrecque, G. *Les frontières maritimes internationales : Géopolitique de la délimitation en mer*, 2<sup>e</sup> éd. rev. et augm. Coll. « Raoul Dandurand ». Paris : L'Harmattan, 2004. p. 531.
- Lahaise, R. *Nouvelle-France – English Colonies : L'impossible coexistence, 1606-1713*. Sillery : Septentrion, 2006, p. 295.
- Lasserre, F. « Fonte des glaces arctiques dans le passage du Nord-Ouest : quel avenir pour la souveraineté canadienne? ». *Option politiques*, novembre 2004, p. 56-61. En ligne. <<http://www.irpp.org/po/archive/nov04/lasserre.pdf>>. Consulté le 26 février 2007.
- \_\_\_\_\_. « Les détroits arctiques canadiens et russes ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 48, n° 135 (déc. 2004). In *Érudit*. En ligne. <<http://www.erudit.org/revue/cgq/2004/v48/n135/011799ar.html>>. Consulté le 30 janvier 2007.
- Lasserre, F. et C. Rivard. « Le passage du Nord-Ouest : une route commerciale à exploiter? Implications pour la souveraineté canadienne ». *Sécurité mondiale*, n° 8 (fév. 2004), p. 4. En ligne. <<http://www.iqhei.ulaval.ca/Pdf/Securitemondiale08.pdf>>. Consulté le 26 février 2007.



- Lavenue, J.-J. *Détermination et contenu de la compétence territoriale de l'État*, 2008. En ligne. <<http://www2.univ-lille2.fr/droit/dipa/dipa2.htm>>. Consulté le 3 mars 2008.
- Lavoie, F. « Une question de fierté nationale ». *La Presse* (Montréal), 2 août 2007, p. A3.
- « L'opposition entre Washington et Ottawa persiste ». *Cyberpresse.ca*, 31 octobre 2006. En ligne. <[http://www.cyberpresse.ca/article/20061031/CPACTUALITES/61031085/1019/CPACTUALITES&cp\\_adsublabel=rss](http://www.cyberpresse.ca/article/20061031/CPACTUALITES/61031085/1019/CPACTUALITES&cp_adsublabel=rss)>. Consulté le 16 janvier 2008.
- MapInfo : *MapInfo Professional*, version 8.5. MapInfo Corporation, 2006.
- McCarthy, S. « Pour que le Canada ne perde pas le Nord! ». *Innovation Canada.ca*, n° 19 (nov.-déc. 2005). En ligne. <<http://www.innovationcanada.ca/19/fr/article/s/north.html>>. Consulté le 25 mars 2007.
- McRae, D. M. « Arctic Sovereignty : Loss by Dereliction? ». *Northern Perspectives*, vol. 22, n° 4 (hiver 1994-95). En ligne. <<http://www.carc.org/pubs/v22no4/loss.htm>>. Consulté le 2 novembre 2007.
- \_\_\_\_\_. « Arctic Sovereignty? What is at Stake? ». *Behind the Headlines*, vol. 64, n° 1. Toronto : Canadian Institute of International Affairs, janvier 2007, p. 23.
- Nations Unies. *Pacte international relatif aux droits civils et politiques*, 16 décembre 1966. En ligne. <<http://www2.ohchr.org/french/law/ccpr.htm>>. Consulté le 22 juin 2008.
- \_\_\_\_\_. *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*, vol. 1834, I-313 63, 10 décembre 1982, p. 178. En ligne. <[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)>. Consulté le 17 novembre 2006.
- \_\_\_\_\_. *Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë*, 29 avril 1958, 2005, p. 10. En ligne. <[http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/francais/traites/8\\_1\\_1958\\_mer\\_territoriale\\_francais.pdf](http://untreaty.un.org/ilc/texts/instruments/francais/traites/8_1_1958_mer_territoriale_francais.pdf)>. Consulté le 16 juin 2007.
- Nations Unies, Division des affaires maritimes et du droit de la mer. *Déclaration du Canada*, 7 novembre 2003. En ligne. <[http://www.un.org.french/law/los/convention\\_declarations/convention\\_declarations.htm](http://www.un.org.french/law/los/convention_declarations/convention_declarations.htm)>. Consulté le 13 janvier 2008.

- « Operation Nunavut Reaches Alert ». *CBC News*, 10 avril 2007. En ligne. <<http://www.cbc.ca/canada/north/story/2007/04/10/north-nunavut.html>>. Consulté le 7 avril 2008.
- Oraison, A. *Le statut du continent Antarctique et des eaux environnantes*, 8 novembre 2004. En ligne. <[http://amis.univ-reunion.fr/Conference/Complement/225\\_antarctique/](http://amis.univ-reunion.fr/Conference/Complement/225_antarctique/)>. Consulté le 8 décembre 2007.
- Osherenko, G. et O. R. Young. *The Age of the Arctic*. Coll. « Studies in Polar research ». Cambridge : Cambridge University Press, 1989. p. 316.
- Perreault, M. « Les États-Unis lorgnent l'Arctique ». *La Presse* (Montréal), 21 avril 2007, p. A15.
- \_\_\_\_\_. « La Russie fait un pied de nez au Canada ». *La Presse* (Montréal), 2 août 2007, p. A2-A3.
- Pharand, D. « Des mesures à prendre pour assurer la souveraineté canadienne ». *Le Devoir*, 15 août 2006. In *Biblio Branchée*. En ligne. <<http://www.biblio.eureka.ca/Biblio/Frames/FramesMain.asp>>. Consulté le 27 février 2007.
- \_\_\_\_\_. « The Arctic Waters and the Northwest Passage : A Final Revisit ». *Ocean Development & International Law*, vol. 38, n° 1. Londres : Taylor & Francis, 2007, p. 3-69.
- « Pourparlers en cours sur la souveraineté dans l'Arctique ». *Cyberpresse.ca*, 28 mai 2008. En ligne. <<http://www.cyberpresse.ca/article/20080528/CPACTUALITES/80528262/1025/CPACTUALITES>>. Consulté le 31 mai 2008.
- Pradeau, C. *Jeux et enjeux des frontières*. Talence : Presses universitaires de Bordeaux, 1994, p. 361.
- « RCMPV *St-Roch* ». *Historic Naval Ships Association*, 2008. En ligne. <<http://www.hnsa.org/ships/stroch.htm>>. Consulté le 20 mars 2008.
- Scott, S. V. *International Law in World Politics*. Boulder (É.-U.) : Lynne Rienner Publishers, 2004, p. 327.
- Simard, C. « Soviet Sovereignty in the Arctic Seas ». *Northern Perspectives*, vol. 16, n° 4 (juil.-août 1988).
- S.S. Manhattan & the Northwest Passage, 2005. En ligne. <<http://sunshiporg.homestead.com/manhattan.html>>. Consulté le 15 juillet 2008.

- Statistique Canada. *Recensement de 2006*, 2008. En ligne. <<http://www12.statcan.ca/francais/census/index.cfm>>. Consulté le 28 avril 2008.
- Tertrais, B. *Dictionnaire des enjeux internationaux*. Paris : Autrement, 2006, p. 254.
- « Thawing Polar Ice Cap Threatens Ancient Arctic Bassins ». *Environment News Service*, 24 juin 2004. En ligne. <<http://www.ens-newswire.com/ens/jun2004/2004-06-24-02.asp>>. Consulté le 8 mai 2008.
- Thual, F. *Méthodes de la géopolitique: Apprendre à déchiffrer l'actualité*. Iris; Ellipses, 1996. En ligne. <<http://www.dachary.org/obses/geopo.html>>. Consulté le 13 janvier 2007.
- Traité sur l'Antarctique, 1<sup>er</sup> décembre 1959. En ligne. <<http://www.obsarm.org/obsnuc/traites-et-conventions/francais/antarctique.htm>>. Consulté le 6 novembre 2007.
- United States, Department of State. *Information Memorandum for Mr. Kissinger – the White House*, 12 mars 1970. En ligne. <<http://www.state.gov/r/pa/ho/frus/nixon/e1/53180.htm>>. Consulté le 23 mars 2008.
- \_\_\_\_\_. *Limits in the Seas : Developing Standard Guidelines for Evaluating Straight Baselines*, n° 106, 31 août 1987, p. 34. En ligne. <<http://www.state.gov/documents/organization/59584.pdf>>. Consulté le 19 mars 2008.
- \_\_\_\_\_. *Limits in the Seas : United States Responses to Excessive National Maritime Claims*, n° 112, 9 mars 1992, p.74. En ligne. <<http://www.state.gov/documents/organization/58381.pdf>>. Consulté le 22 mars 2008.
- \_\_\_\_\_. « Montreal Conference Experts Discuss U.S. Policy in the Arctic ». *USINFO*, (Montréal, 17-20 avril 2007), 2007. En ligne. <<http://usinfo.state.gov/usinfo/Archive/2007/Apr/24-932875.html>>. Consulté le 2 novembre 2007.
- \_\_\_\_\_. *Law of the Sea Convention*, 5 novembre 2007. En ligne. <<http://www.state.gov/r/pa/prs/ps/2007/nov/94622.htm>>. Consulté le 20 mars 2008.
- United States, United States Coast Guard. En ligne. <<http://www.uscg.mil/>>. Consulté le 31 mai 2008.
- Wackermann, G. *Les frontières dans un monde en mouvement*, 2<sup>e</sup> éd. rev. et augm. Coll. « Carrefours ». Paris : Ellipses, 2003, p. 188.